

Einheits-Werk

Wb. - Im Visier haben die Tarifpartner der Chemie das Ziel schon seit einigen Jahren: Die Trennung in die Lohngruppen der Arbeiter einerseits und die Gehaltsgruppen der Angestellten andererseits, ein Relikt noch aus dem vorigen Jahrhundert, soll abgeschafft werden.

aber die Chemiearbeiter hoffen, in der Sommer-Tarifrunde wenigstens schon ein „deutliches Zeichen“ setzen zu können.

Spekulation

od. - Seit Wochen wird auf eine Marktaufwertung im EWS spekuliert. Sie sei spätestens nach den französischen Märzahlen fällig.

Fehleinschätzungen

Von HORST-A. SIEBERT, Washington

Befindet sich Amerikas verarbeitendes Gewerbe in der Krise? Dieser Eindruck wird in der Diskussion über die zunehmende „Deindustrialisierung der USA“ erweckt.

Fortsetzen wird sich in Amerikas verarbeitender Industrie der Strukturwandel in einem beschleunigten Tempo.

ENERGIEVERBRAUCH / 1985 in der Bundesrepublik um 3,2 Prozent gestiegen

Der Kernenergie wird bis 2000 das stärkste Wachstum vorausgesagt

dpa/VWD/AP/DW, Essen/Frankfurt Der Primärenergieverbrauch in der Bundesrepublik ist nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen 1985 um 3,2 Prozent auf 388 Millionen Tonnen Steinkohleneinheiten gestiegen.

Für 1986 rechnet das Wirtschaftsforschungsinstitut mit einer Zunahme des produktionsbedingten Energieverbrauchs um 2,5 Prozent.

Nach den Berechnungen des Instituts wird die Kernenergie im neuen Jahr erneut an Bedeutung gewinnen.

Gemeinschaft von 1,1 Milliarden Tonnen Rohöleinheiten prognostiziert.



HEIMTEXTIL '86

Die Anbieter setzen auf ein freundliches Konsumklima

INGE ADHAM, Frankfurt Auf ein freundlicheres Konsumklima setzen die deutschen Anbieter für Heim- und Haustextilien, die ihre Angebote vom 8. bis 11. Januar auf der Heimtextil in Frankfurt präsentieren.

nicht vor) um sechs Prozent, ihr Wert kletterte aber in der gleichen Zeit um sieben Prozent.

„Wir hatten leider kein Jahr des Wohnens, sondern eine Periode zäher Geschäfte für sinkenden Rohölförsen“, betont Walter Schwerdfeger.

AUF EIN WORT



„Einzelstaatliche Belastungen der Energiewirtschaft aus dem Umweltschutz können Wettbewerbsverzerrungen hervorrufen und in der Europäischen Gemeinschaft einen Harmonisierungsbedarf bedingen.“

Dr. Nic. Mosar, Mitglied der Kommission der Europäischen Gemeinschaft

INFORMATIONSTECHNIK

Grundlagenforschung soll mehr gefördert werden

Mit Bonn Die Grundlagenforschung im Bereich der Informationstechniken soll verstärkt werden.

Internationalen Vergleich zurückgelassen. Derzeit seien in staatlich finanzierten Forschungseinrichtungen (außerhalb der Universitäten) rund 1700 Wissenschaftler mit Forschungsarbeiten auf den Gebieten der Mikroelektronik, der Datenverarbeitung und der Kommunikationstechnologien beschäftigt.

EXISTENZGRÜNDUNGEN

Die Nachfrage wird auch 1986 weiterhin anhalten

Mit Bonn Die Nachfrage nach staatlichen Hilfen für Existenzgründungen wird sich auch 1986 nicht abschwächen.

von 720 Millionen Mark unterstützt werden. 1984 waren es 15 950 Zusagen mit einem Volumen von 800 Millionen Mark.

FLEISCHERHANDWERK

Das vergangene Jahr brachte eine leichte Umsatzeinbuße

adh. Frankfurt Auf rund 32,2 Mrd. DM schätzt der Deutsche Fleischer-Verband, Frankfurt, den Umsatz der etwa 27 400 Fleischer-Fachgeschäfte im vergangenen Jahr.

ren äußerst angespannten Ertragslage habe dieser Effekt allerdings bei weitem nicht ausgereicht, betont der Fleischer-Verband.

WESTLAND / Unverändert bestehen zwei konkurrierende Beteiligungsangebote

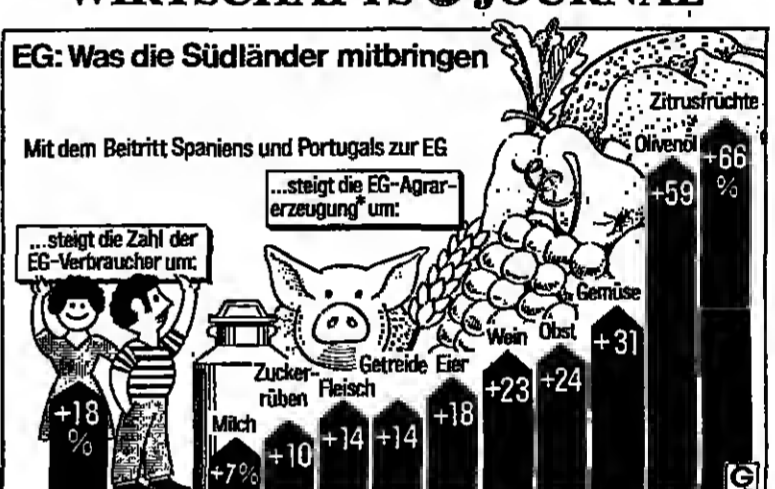
Konfrontation auf allen Ebenen

WILHELM FURLER, London Das Verwirrspiel um eine Beteiligung an dem in Schwierigkeiten steckenden britischen Hubschrauber-Hersteller Westland verstärkt sich zusehends.

sky-Gruppe in Höhe von 30,9 Prozent an seinem Unternehmen ein.

ter Arbeitsstunden für Westland wird damit überboten.

WIRTSCHAFTS JOURNAL



Mit zwiespältigen Gefühlen begrüßen die EG-Länder zum Jahresbeginn ihre neuen Partner Spanien und Portugal.

Starthilfe für Bauern bei Betriebsübernahmen

Bonn (dpa/VWD) - Junge Landwirte erhalten seit Jahresbeginn als Starthilfe für Betriebsübernahmen im Hauptberuf bei Investitionen von mindestens 50 000 DM einen Zuschuss von 10 000 DM.

Berliner Börsenhoch

Berlin (th.) - Für die Berliner Börse war 1985 das beste Jahr seit dem Krieg.

Dollar steigt wieder

Frankfurt (dpa/VWD) - Der Kurs des US-Dollars ist gestern erneut gestiegen.

Kfz-Exporte erleichtert

Washington (VWD) - Die US-Regierung wird Tokio nicht um eine Verlängerung des Selbstbeschränkungsabkommens für Kfz-Exporte über den 31. März hinaus bitten.

Japan: 60 Neuemissionen

Tokio (dpa/VWD) - Japans acht Aktienbörsen erwarten für 1986 einen Rekord an Neueinführungen.

Prozeß verschoben

Frankfurt (th.) - Der ursprünglich für kommenden Montag geplante Beginn des Prozesses gegen drei von vier ehemaligen Mitgeheimern der zusammengebrochenen Frankfurter Privatbank Schröder, Münchmeyer, Flengst und Co (SMH-Bank) auf dem Frankfurter Landgericht ist um zehn Tage auf den 23. Januar verschoben worden.

EG Die Überschüsse steigen weiter

Ha. Brüssel Die EG kommt nicht darum herum, drastische Maßnahmen zur Eindämmung ihrer landwirtschaftlichen Überschüsse zu treffen...

NAMEN

Generalkonsul Engelbert Eicher, Gründer und Geschäftsführer der Eicher-Organisation KG, Coburg, feiert heute den 75. Geburtstag...

PARISER BÖRSE / 1985 Kursgewinne von 45 Prozent - Mit Euphorie ins neue Jahr

Aktienkurse noch nicht ausgereizt

JOACHIM SCHAUFUSS, Paris Die Pariser Börse läßt sich von den immer näher rückenden Parlamentswahlen keineswegs irritieren...

VERSEIDAG / Mit der Ertragsentwicklung zufrieden

Höhere Dividende im Visier

Py. Düsseldorf Die „weiter gefestigte Ertragsentwicklung“ wird für das Geschäftsjahr 1985 eine Dividendensteigerung möglich machen...

UNTERNEHMEN UND BRANCHEN

Berenberg erfolgreich Hamburg (JB.) - Das Hamburger Privat-Bankhaus Joh. Berenberg, Gossler & Co hat 1985 die günstigste Entwicklung im kommerziellen Kredit- und Auslandsgeschäft...

TEILZEITARBEIT / Schering machte in zehn Jahren positive Erfahrungen

Flexible, individuelle Regelungen schaffen neue Arbeitsplätze

Überlegungen, die vorhandene Arbeit auf mehr Beschäftigte zu verteilen, treffen auf einen wachsenden Bedarf nach flexibleren Arbeitszeitregelungen...

co op Dortmund stark gewachsen

Py. Düsseldorf Die co op Dortmund Konsumgenossenschaft eG, die größte selbständige deutsche Konsumgenossenschaft...

URTEILE AUS DER ARBEITSWELT

Freiwillige Zulagen Einem Arbeitgeber bleibt es überlassen, ob er zusätzlich zu den Tariflöhnen und -gehältern noch freiwillige Zulagen zahlt...

NIGERIA / Erdöl-Subventionen um 80 Prozent gekürzt - Faktische Abwertung durch gespaltenen Wechselkurs

Bald wieder Verhandlungen mit dem IWF

ACHIM REMDE, Bonn Als der nigerianische Präsident Babangida Mitte Dezember die Verhandlungen mit dem Internationalen Währungsfonds (IWF) über einen Stand-by-Kredit in Höhe von 2,4 Milliarden US-Dollar abrech...

COMPUTER-INDUSTRIE / Erst 28 Prozent weibliche Mitarbeiter beschäftigt

Frauen freunden sich nur zögernd mit den Berufen in der EDV an

Computer und Technik gelten noch immer als die Domäne des Mannes. Unter dem Zwang des technischen Fortschritts werden sich jedoch immer mehr Frauen mit allen Gebieten der elektronischen Datenverarbeitung anfreunden müssen...

Aktienkurse auf Berg- und Talfahrt

Bei großen Anlagekäufen zugleich kräftige Gewinnmitnahmen

Die am Anfang heftigsten Kursrückgänge sind nun abgeklungen. Die Anleger sind zurückhaltender geworden. Die Kurse sind nun wieder auf dem Vormarsch.

Table with columns for Disconto, Frankfurt, Hamburg, and München, listing various stocks and their prices.

Table titled 'Inland' listing various German stocks and their prices.

Table titled 'Freiverkehr' listing various international stocks and their prices.

Table titled 'WELT-Aktien-Indizes' listing various international stock indices and their values.

Table titled 'Ausland' listing various international stocks and their prices.

Table titled 'New York' listing various US stocks and their prices.

Table titled 'Wien' listing various Austrian stocks and their prices.

Table titled 'Inlandszertifikate' listing various German certificates and their prices.

Table titled 'Auslandszertifikate' listing various international certificates and their prices.

Table titled 'Optionshandel' listing various options and their prices.

WELT-Aktien-Indizes: Overview of global stock indices and their performance.

Devisenmärkte: Overview of foreign exchange markets and exchange rates.

Devisen und Sorten: Overview of currencies and their types.

Warenpreise - Termine

Fester schlossen am Freitag die Gold- und Silbernotierungen an der New Yorker Comex. Gut behauptete Kupfer, während Kakao schwächer aus dem Markt ging.

Table with multiple columns listing various commodities such as Wheat, Corn, Soybeans, and their respective prices and terms.

Wolle, Fasern, Kautschuk

Table listing prices for wool, fibers, and rubber, including items like BAUMWOLLE and KAUTSCHUK.

NE-Metalle

Table listing prices for non-ferrous metals such as Aluminum, Zinc, and Lead.

KUPFER (c/b)

Table listing copper prices in different forms and grades.

Londoner Metallbörsen

Table listing London metal exchange prices for various metals.

Devisenmarkt

Table listing exchange rates for various currencies.

Goldmarktsätze

Table listing gold market prices and related financial data.

Euro-Geldmarktsätze

Table listing Euro money market rates and interest rates.

Renditen und Preise von Pfandbriefen und KO

Table listing yields and prices for mortgage-backed securities and other financial instruments.

Bundesanleihen

Table listing federal government bonds and their yields.

Bundespost

Table listing postal bonds and their yields.

Länder - Städte

Table listing regional and municipal bonds.

Sonderinstitute

Table listing special institution bonds.

Optionscheine

Table listing option certificates.

Optionsanleihen

Table listing option bonds.

Frankfurt

Table listing Frankfurt-based financial instruments.

DM-Auslandsanleihen

Table listing German foreign bonds.

Düsseldorfer DM-Auslandsanleihen

Table listing Düsseldorf-based foreign bonds.

Rentenkurse teilweise gedrückt

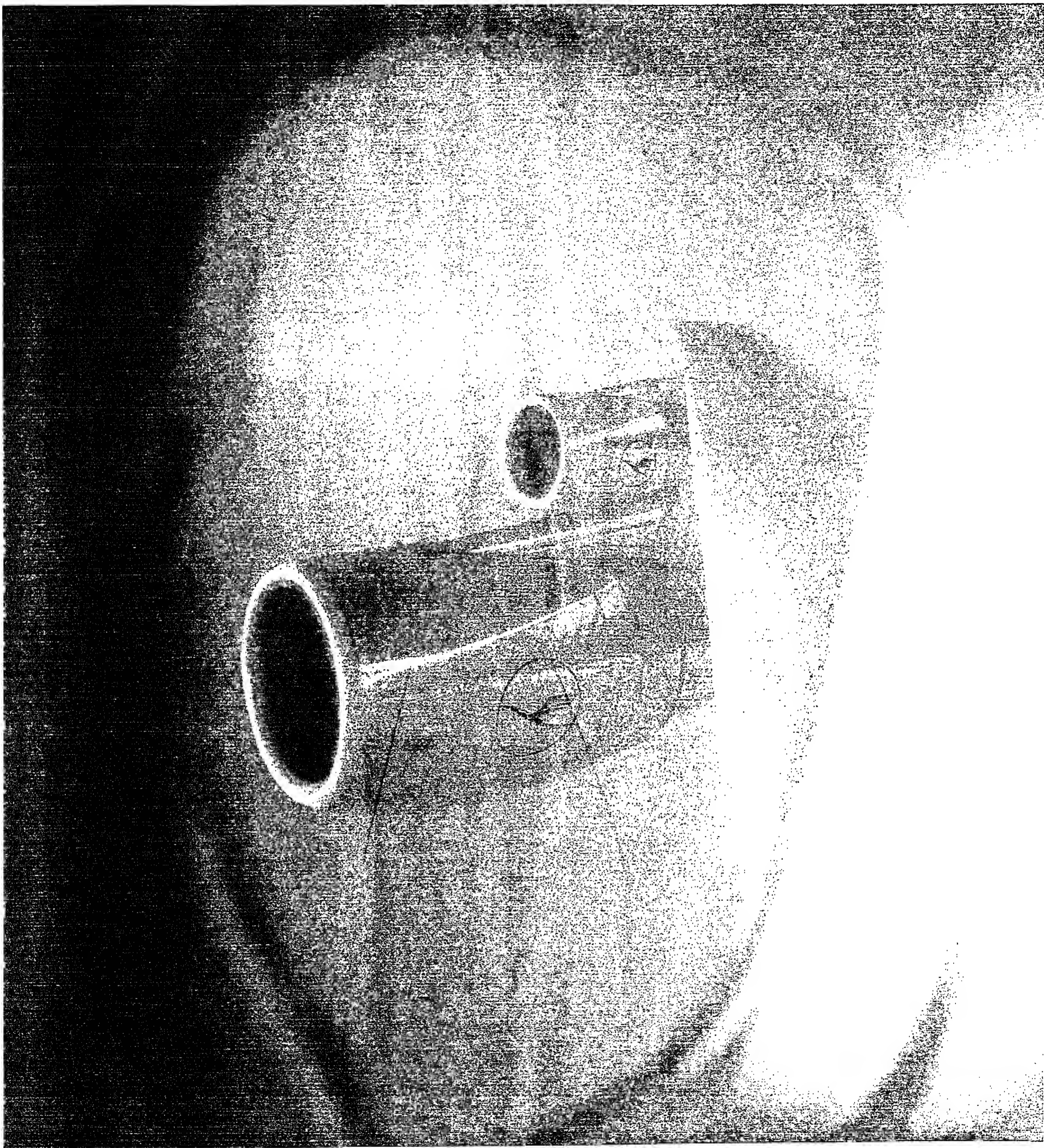
Der Rentenmarkt folgte am Montag nicht dem trotz Gewinnzunahmen noch weitgehend hohen Aktienmarkt. Allerdings hat das stetige Ansteigen der Renditen sich nicht alle Marktaktoren gleichmäßig im Bereich der Renditen ausbreiten lassen. Die Renditen sind teilweise gedrückt worden, während die Kurse teilweise zugelegt haben. Auch DM-Auslandsanleihen waren eher gebelagert und konnten sich überwiegend nur knapp behaupten.

Information regarding the printing of the publication, including the name of the printer and the location.

Columbus
zum 500sten
Verschieben

Dienstag, 7. Januar 1986

Nr. 5 - DIE WELT



60 Jahre Deutsche Lufthansa

Blick zurück im Stolz, Blick voraus mit Zuversicht: Die Deutsche Lufthansa tritt, imposanter denn je, in ihr siebtes Jahrzehnt. Als seien sie gerade geschlüpft, schwebten segeltuchbespannte Doppeldecker in den Kindertagen der Luftfahrt tollkühn über Stoppelacker und Grasnarben. Noch nicht einmal ein Menschenalter später ist die Deutsche Lufthansa heute längst zu einem ebenbürtigen, wirtschaftlich gesunden Partner des weltweiten Luftverkehrs geworden. Der Kra-

nich am Leitwerk wird geachtet als Symbol des Wiederaufbaus, des Leistungswillens und präziser Zuverlässigkeit. Fast entzieht sich der erzielte Fortschritt selbst kühlem Nachdenken. Gegenstand utopischer Romane waren Unternehmen wie die Lufthansa in ihrer heutigen Gestalt noch in den Jugendreminiszenzen vieler ihrer heutigen Passagiere; auch die Erinnerungen mancher ihrer Piloten und Manager, Techniker und Bodenbediensteten reichen zurück bis zu Zeiten, als eine Aura der

Verwegenheit die ersten Piloten und Fluggäste umgab. Die Lufthansa verzeichnet in ihrer Unternehmensgeschichte aber auch den vollständigen Zusammenbruch und die Neugründung nach dem Kriege. Die Geschichte ging so zunächst über die Pionierleistungen der alten Lufthansa hinweg; die Ideen aber lebten fort in den Menschen, die sie mit ebenso viel Wagemut wie abwägender Nüchternheit entwickelt hatten und nicht von ihnen lassen wollten. Jetzt, zu Beginn des siebten

Jahrzehnts der Gesellschaft, sind sie endgültig zur Tat geworden. Das Unternehmen befindet sich bereits auf der Rollbahn zum Start in eine neue Expansion. Flottenausbau und Flugzeugersatz, dazu neue Märkte und auch neue Technologien halten für die Zukunftsplanung große Aufgaben bereit. Sie fordern Kapitalkraft und Innovationsdenken des Großunternehmens Deutsche Lufthansa auf das äußerste – und von den Planern Zeit, Umsicht, Wissen und auch Mut.

Drei Namen prägten den Wiederaufbau

Über den Neubeginn der Deutschen Lufthansa nach dem 2. Weltkrieg kann man nicht berichten, ohne die Namen von wenigstens drei Männern zu nennen, deren Wirken entscheidend dazu beitrug, daß die Gesellschaft wieder zu Rang und Ansehen kam: Hans M. Bongers, Gerhard Hiltje und Dr. Herbert Culmann.



Hans M. Bongers, ein Luftbautechniker, war der letzte Verkehrsleiter des Unternehmens gewesen. Er mochte sich nach dem verlorenen Krieg nicht mit der Tatsache abfinden, daß es die Lufthansa nicht mehr geben sollte, und begann schon im Jahre 1951 mit Wissen und im Auftrag des damaligen Bundesverkehrsministers Seeböhm mit den vorbereitenden Arbeiten.

Gerhard Hiltje trat 1932 als Ingenieur in die Dienste der Lufthansa. Bei Kriegsende war er Leiter der Versuchsabteilung. 1951 stieß er als Techniker zum Kaufmann Bongers und wurde mit ihm zusammen Vorstand der neuen Gesellschaft.

noch profitiert. Mit welcher Zielstrebigkeit er seine Aufgabe anging, macht das Beispiel der Boeing 737 deutlich, die von der Lufthansa zusammen mit dem amerikanischen Flugzeughersteller für den innerdeutschen Luftverkehr entwickelt und ab 1968 von der deutschen Fluggesellschaft als erster eingesetzt wurde.



Die beiden langjährigen Vorsitzenden des Vorstands, Hans M. Bongers (links) und Dr. Herbert Culmann (rechts).

Herbert Culmann war Kriegsflyer gewesen; er wurde dann Jurist und begann 1953 als 24. Mitarbeiter bei Luftag, der Vorgängerin der Lufthansa. Unter Bongers nahm er zahlreiche Führungsaufgaben wahr.

Er setzte diese Erkenntnis in die Tat um und schuf auf diese Weise der Lufthansa das solide wirtschaftliche Fundament, von dem aus sie unter seiner Leitung zu einem der führenden Unternehmen des Welt-Luftverkehrs aufstieg.

Die Zukunft gestalten und schon heute auf das Jahr 2000 blicken

Von HEINZ RUHNAU
Ansehen und Respekt genießt die Deutsche Lufthansa heute in der Welt. Sie hat sich ihre Position in der Passagier- und Frachtbeförderung mit Fleiß und Beharrlichkeit erarbeitet; die Töchter des Konzerns sind erfolgreich tätig.

Ein Unternehmer muß diese Frage mit ja beantworten. Wäre dies anders, so würde er an der Zukunft seines Unternehmens und an der Wirkung seines Handelns zweifeln. Ich bin überzeugt, daß die Lufthansa eine gute Zukunft hat.

Der erfolgreiche Weg reicht zurück zu jenem 6. Januar 1926, an dem die alte Luft Hansa gegründet wurde. Er ist seither durch drei Merkmale gekennzeichnet geblieben:

• Es gab in der Lufthansa immer Frauen und Männer, die mit Qualifikation, Phantasie und Fleiß das Unternehmen in schwierigen als auch in guten Zeiten vorangebracht haben.

• Eine moderne Flotte war und ist das Prinzip der Unternehmensführung. Der Grundsatz, immer die Spitzentechnologie zum Einsatz zu bringen, um eine hohe Produktivität zu erzielen, hat die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa gesichert.

• Eine hohe Nutzung der vorhandenen Kapazität durch richtige Planung sowie ein hohes Maß finanzieller Stabilität haben stets zu einer gesunden wirtschaftlichen Basis beigetragen.

Auf Lorbeeren kann man nicht ausruhen. Es kommt darauf an, die Zukunft zu gestalten. Planend müssen wir schon auf das Jahr 2000 blicken. Wir gehen davon aus, daß im Weltluftverkehr die Rahmenbedingungen für uns günstig sein werden.

sich das Wachstum vollziehen: in Fernost oder im pazifischen Becken und in der Luftfracht. Fernost hat eine lange Tradition. Schon in den dreißiger Jahren betrieb die Lufthansa mit ihrer Tochtergesellschaft Eurasia gemeinsam mit dem chinesischen Verkehrsministerium innerchinesischen Luftverkehr.



Staatssekretär a. D. Heinz Ruhnau, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG; Köln.

Die Fracht ist ein relativ junges Betätigungsfeld des Luftverkehrs. Hier findet, wie schon bei der Passagierbeförderung geschehen, eine anhaltende Verschiebung vom See- zum Lufttransport statt.

Der Markt wird uns weiterhin Chancen geben. Bisher haben wir sie erfolgreich wahrgenommen. Das kann auch für die Zukunft gelten, wenn wir wettbewerbsfähig bleiben.

Herausforderung muß unser Unternehmen fertig werden. Das wird allerdings auch Augenmaß auf der Seite unserer Tarifpartner verlangen. Denn die Personalkosten unserer Hauptkonkurrenten sind inzwischen niedriger als unsere.

Solange dieser Wettbewerb fair und die Bedingungen für alle Teilnehmer gleich bleiben, werden wir uns auch in Zukunft in ihm behaupten können.

Die neue Lufthansa ist nun schon älter als die alte. 30 Jahre besteht sie nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Die erste Lufthansa erlebte nur ihren 19. Geburtstag, und fast sah es so aus, als ob es keinen Neubeginn geben würde.

Und wenn Sie wissen möchten: Was tun, damit das Geld, das Sie dabei verdienen, noch ein bißchen außer der Reihe verdient?



Aus dem Inhalt

- Grußwort von Bundesverkehrsminister Dollinger .. 2
- Probleme mit den Markt-Kapazitäten .. 2
- Zukunft gestalten und auf das Jahr 2000 blicken 3
- Drei Namen prägten den Wiederaufbau 3
- Daten-Zauber für Lufthansa-Kunden 4
- Die Flugsicherung stößt an neue Grenzen 4
- Der Markt für Luftfracht ist wieder im Aufwind 5
- IATA - Leistung für den Luftverkehr 6
- Liberalisierung im Linienverkehr ist notwendig 6
- Wettbewerb fordert Motivation und Leistung 8
- Reisebüros melden: Der Vertrieb funktioniert 8
- Für das (Luft-)Fach auf die Schulbank 8
- Ein „Türkensäbel“ gegen hohe Kosten 10
- Kein Abstrich bei traditioneller Qualität 11
- Mit KFK und Kevlar wird jetzt abgespeckt 11
- Probleme Charter-Linien müssen vom Tisch 12
- Condor: 30 Jahre Flugpauschalreisen 12
- Wer hat denn Angst vor dem Fliegen? 12
- Die Bahn setzt auf Kooperation 14
- „Q“ - Faktor zum Erfolg einer Airline 14
- Der Flugschein ist auch eine Prämienquittung 14
- Als der Luftpolizist noch den Start freigab 16
- Eher als die Luft Hansa lernten die Briefe fliegen .. 18
- Berlin, ehemals das Luftverkehrskreuz Europas ... 18
- Reisen und Wohnen sind gemeinsames Produkt 19
- Solide Konzernplanung stabilisiert die Zukunft 21
- Ju 52 - Mit der Nase in den Wind 21
- Flughäfen: Die öffentliche Hand führt nicht Regie 22
- Fliegerei im Wandel der Zeit aus Pilotensicht 24
- Airbus A 320: Sechs Bildschirme für die Sicherheit 24
- Regionalluftverkehr macht Europa kleiner 25
- Über den Wolken der große Duft von Duty-Free .. 25
- Bei den Kosten dominiert das Personal 26
- 60 Jahre Lufthansa - eine Chronik 27



Von der Fabrikhalle über den Maschinenpark bis nach Sumatra: WestLB.

Nicht nur, daß wir Ihnen bei der Finanzierung einer Fabrikhalle den Rücken freihalten, zum Beispiel mit einem langfristigen Festzinskredit.

Nicht nur, daß wir helfen - so weit Geld das vermag -, Ihren Maschinenpark auf den konkurrenz-

fähigsten Stand der Technik zu bringen.

Nicht nur, daß wir beide Leistungen in einem Finanzierungsprojekt zusammenfassen können.

Nein, das ist nicht alles, was wir Ihnen zu bieten haben.

Wir als Landesbank und Spar-

kassen-Zentralinstitut von Nordrhein-Westfalen können auch helfen, Ihre Produkte zu verkaufen.

Ins Ausland zum Beispiel. Dazu steht Ihnen das breite Spektrum unserer Exportfinanzierungen und die Abwicklung des Auslandszahlungsverkehrs sowie des Doku-

mentengeschäfts zur Verfügung.

Und wenn Sie wissen möchten: Was tun, damit das Geld, das Sie dabei verdienen, noch ein bißchen außer der Reihe verdient?

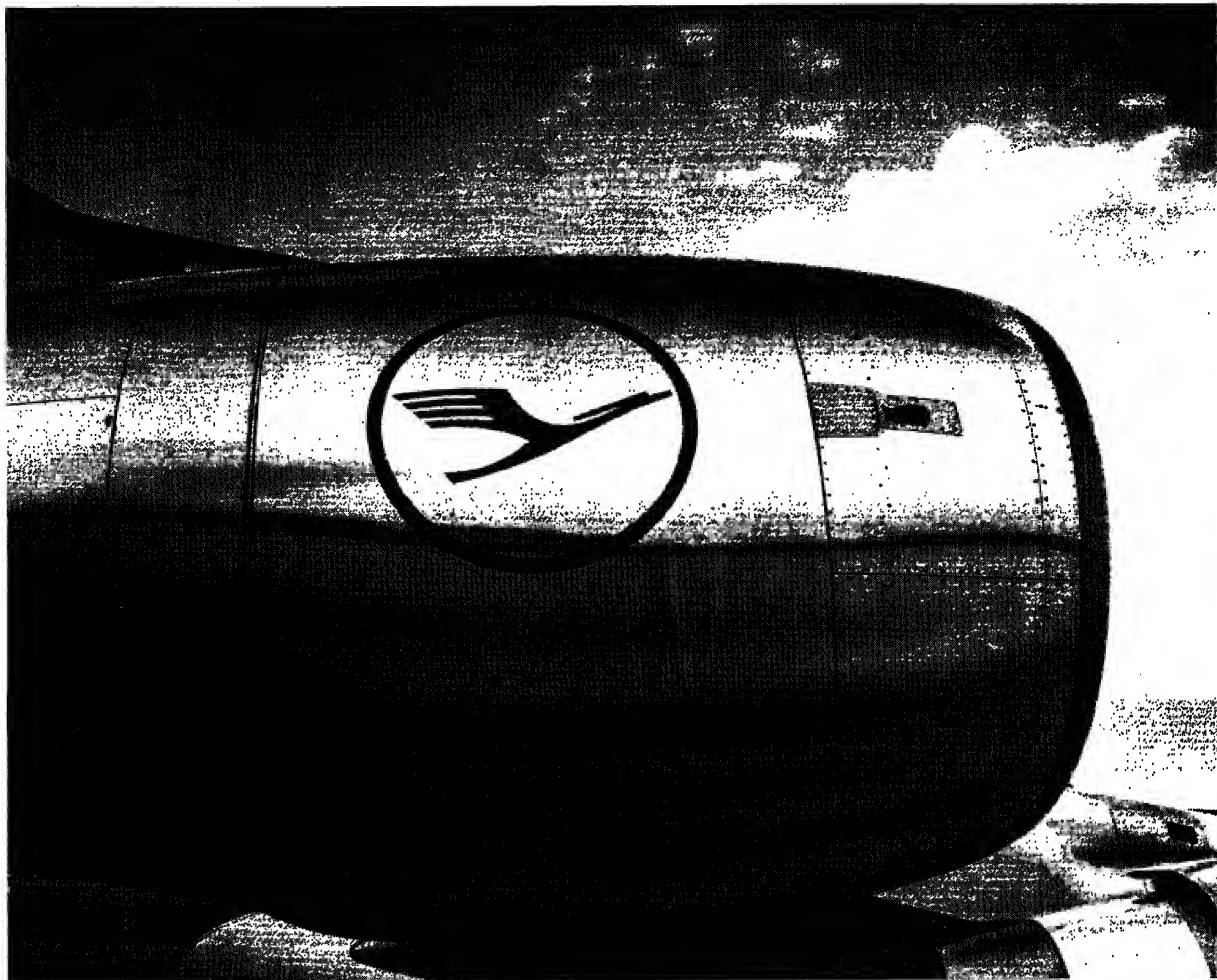
Nun, auch da können wir Ihnen helfen.

Aber das ist ein Kapitel für sich.

WestLB Die Bank Ihrer Initiativen.
Westdeutsche Landesbank Girozentrale

Nr. 5
ftverke

**International anerkanntes Zeichen
für geprüfte Qualität.**



vag mana
tfahrtrisi

 **Lufthansa**

Buchung und Beratung in Ihrem Reisebüro mit Lufthansa Agentur.

US-französische
Zusammenarbeit
der Spitzenk
D

02/14/2016

Was erwarten Sie eigentlich von einer Fluggesellschaft? Eine Übernachtung im Hotel? Oder ein kaltes Buffet? Eine Haus-zu-Haus-Frachtsendung? Eine Luftfrachtversicherung? Einen Tiertransport? Oder einen Anschlußflug nach Münster/Osnabrück? Einen Charterflug nach Ibiza? Luftbilder für die Landwirtschaft? Oder einen Mietwagen? Informationen über all das - und natürlich auch über Linienflüge - im nächsten Lufthansa Stadtbüro.

In erster Linie ist Lufthansa eine internationale Fluggesellschaft. Darüber hinaus ist Lufthansa an verschiedenen Gesellschaften beteiligt, oder hat sie selbst gegründet, um Ihnen einen umfassenden Service rund ums Fliegen und Reisen bieten zu können. Wenn Sie zum Beispiel auf Ihrer Reise ein Hotel brauchen, dann können Sie Ihr Zimmer in einem der **Lufthansa Hotels** gleich mit dem Flug buchen. Die **Lufthansa Service GmbH** sorgt nicht nur für Ihr leibliches Wohl auf Flügen, sondern hilft

Ihnen bei der Ausstattung einer Tagung, Messe, Konferenz und bei Ihrer Party oder Familienfeier. Eilige Haus-zu-Haus-Frachtsendungen befördert **c+d Luftfracht System** door to door express cargo in alle 5 Kontinente. Wenn Sie Versicherungsschutz für Ihre Reise, Ihr Gepäck oder Ihre Luftfracht wünschen, hilft die **Delvag Luftfahrtversicherungs-AG** oder Ihre Tochtergesellschaft **Albatros Versicherungsdienst GmbH**. **German Cargo** ergänzt den Linienverkehr durch Teil- und Voll-

charterflüge. Für viele Transporte, z. B. auch für lebende Tiere, stehen spezielle Lademittel zur Verfügung. Die **DLT** erweitert partnerschaftlich das von Lufthansa beflogene Streckennetz. Damit sind auch Flugverbindungen möglich, die für Lufthansa nicht wirtschaftlich wären. Wenn Sie selbst in Urlaub fliegen wollen, oder wenn Sie eine Incentive-Reise oder einen Betriebsausflug planen: **Condor** - die Ferienflieger der Lufthansa. Die **Hansa Luftbild** ist ein Unternehmen, das sich auf die Auswertung von Luftbildern spezialisiert

hat. Das Luftbild ist die ideale Planungsunterlage für Landwirtschaft, Verkehrswege und Stadtentwicklung. Und dient außerdem zur Erfassung von Umweltschäden. Die Zusammenarbeit mit **Avis** bietet Ihnen die rationellste Reisekombination: Sie steigen direkt vom Flugzeug in einen für Sie bei der Flugbuchung reservierten Mietwagen. Mit uns fliegen - mit Avis fahren. Flydrive. Alle diese Leistungen können Sie über das weltweite Kommunikationsnetz der Lufthansa in Anspruch nehmen. Im nächsten Stadtbüro.

melden:
aktionen





TRIEBWERKE ZUSAMMENARBEIT BOEING 747-400

Lufthansa und Kempinski bauen in China

Ein „Lufthansa German Center“ wird in den kommenden Jahren in Peking errichtet...

Ein „Türkensäbel“ gegen hohe Kosten

Von KLAUS WOHLT

Treibstoffe, das machen die Kostenstrukturen der großen Fluggesellschaften im letzten Jahrzehnt deutlich...

Ein solcher Antrieb hätte weder unter den Tragflächen...

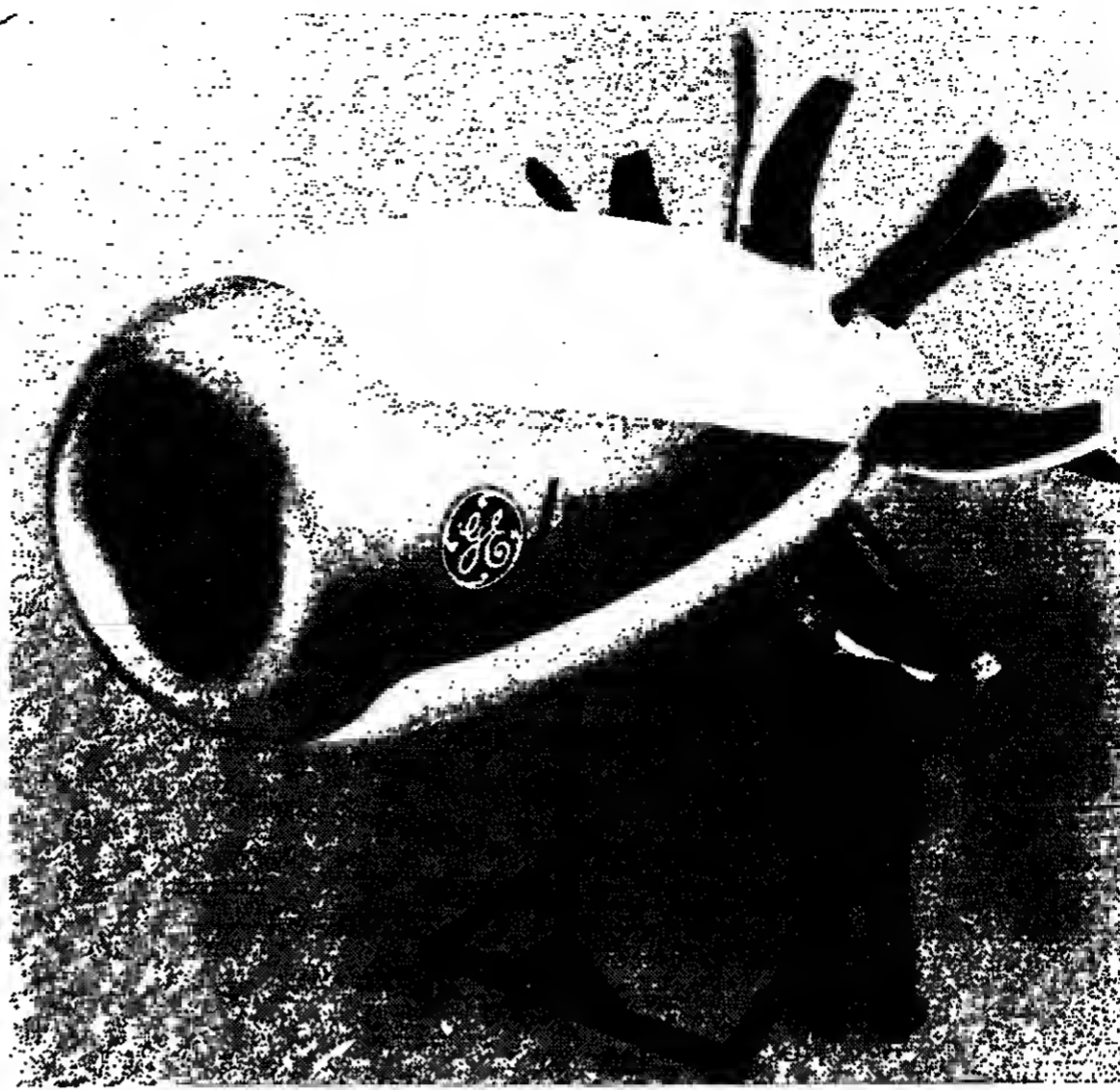
So suchten die Ingenieure nach einem Konzept, das einerseits den Propellerkreis klein hielt...

Noch birgt das neue Konzept eine ganze Reihe von Problemen. Die mantellosen Entwürfe...

Mit einem Getriebe stellen sich Pratt & Whitney und Rolls-Royce ihre Propfan-Konzepte vor...

Der Lärm nämlich ist eines der massivsten Hindernisse, die den neuen Antriebstechniken entgegenstehen...

Mit einem ummantelten Propfan will die deutsche MTU (München)



„Türkensäbel“ arbeitet mit einem höheren Wirkungsgrad als Turbinen...

chen; vielmehr erzeugen die Überschallströmungen an den Blattspitzen Geräusche...

diese Nachteile aus der Welt schaffen. Der Mantel soll zwei gegenläufige „Türkensäbel“ umschließen...

Noch hat sich MTU-Partner Pratt & Whitney nicht entschieden...

Die Europäer selbst dagegen sind vorerst dem Propfan gegenüber noch zurückhaltend...

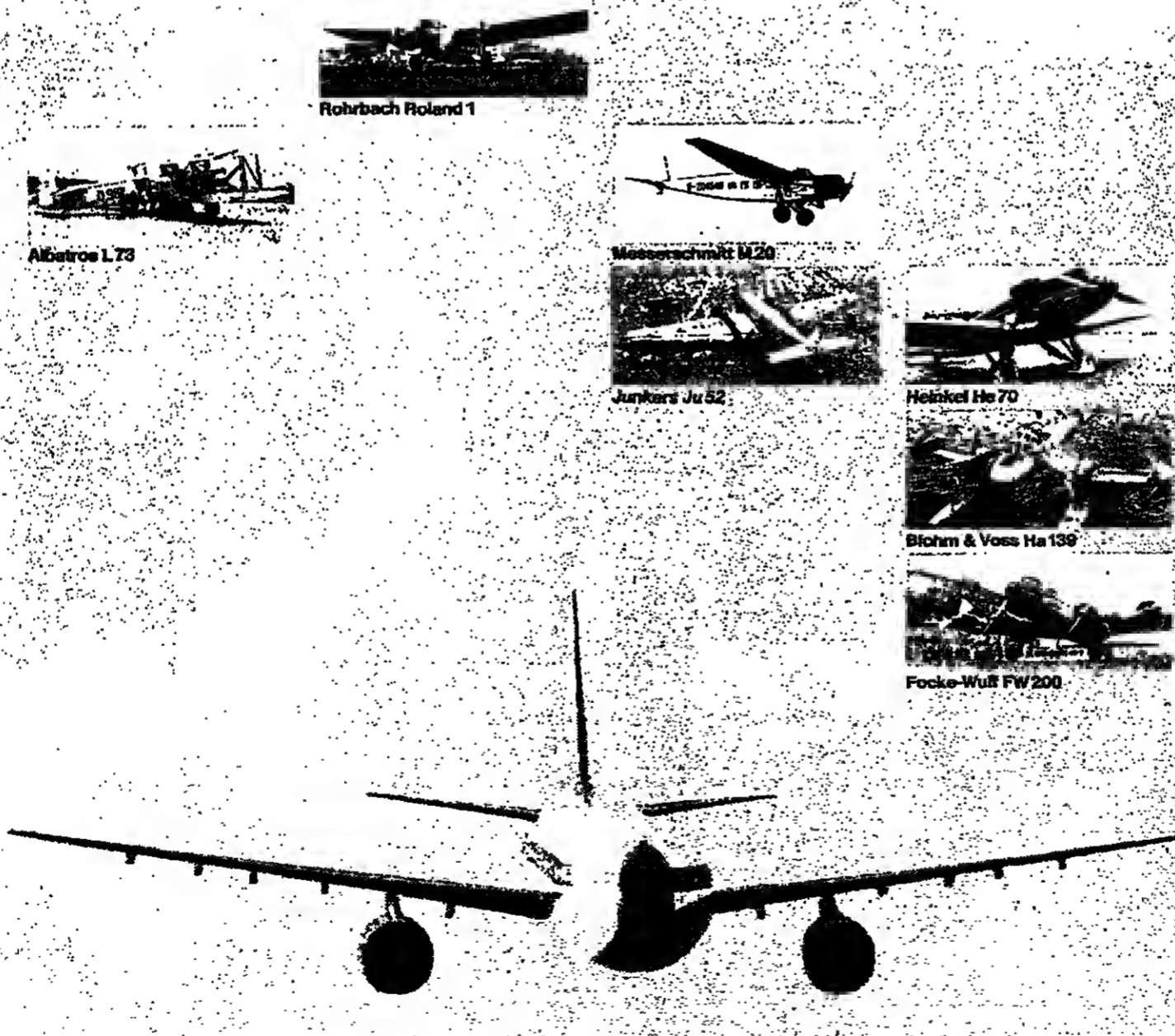
Startschub für Boeing 747-400 ist gefallen

Das schwerste Verkehrsflugzeug der Welt, die Boeing 747-400 mit gestrecktem Oberdeck...

Der Hauptunterschied zur Boeing 747-300, die ebenfalls bereits über ein gestrecktes Oberdeck verfügt...

Die verlängerte Reichweite ist nicht die einzige Neuerung. Im digitalen Cockpit werden lediglich zwei Piloten sitzen...

Gegenüber dem ersten 747-Modell des Jahres 1970 stellt Boeing bei der Version 400 eine um 26 Prozent gesteigerte Sparsamkeit in Aussicht...



60 Jahre Lufthansa. Wir gratulieren!

Nur wenige Fluggesellschaften auf der Welt sind so alt wie die Lufthansa. Und nur wenige sind so jung geblieben...

Und das völlig neue Langstrecken-Modell TA11 wird in engem Dialog mit der Lufthansa entwickelt...



MBB Transport- und Verkehrsflugzeuge

Ver hat de
ngst vor de
Fliegen!

CG-
fitcenter
I-Konzern



Airbus Industrie

tor zur
irline

„Hallo Lufthansa, wie fühlt man sich mit 60?
Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag.“



Die Airline Nr. 1 feiert ihren 60. Geburtstag. Dazu gratuliert der Urlaubsflieger Nr. 1 in Düsseldorf ganz herzlich.



Fliegen ist für alle da.



KLASSIFIZIERUNG FLUGSICHERHEIT

Die Bedeutung der fünf Großbuchstaben

Das international vorgeschriebene Kennzeichen aller Zivil-Luftfahrzeuge, die in der Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, lautet „D“. Der erste Buchstabe nach dem D-Bezeichnung dann die Flugzeugklasse nach dem höchstzulässigen Abfluggewicht, der Triebwerkanzahl oder die Luftfahrzeugart:

A = Flugzeuge über 20 Tonnen;
 B = Flugzeuge über 14 und bis zu 20 Tonnen;
 C = Flugzeuge über 5,7 und bis zu 14 Tonnen;
 E = einmotorige Flugzeuge über zwei und bis zu 5,7 Tonnen;
 I = mehrmotorige Flugzeuge über zwei und bis zu 5,7 Tonnen;
 G = mehrmotorige Flugzeuge von bis zu zwei Tonnen.
 H = Drehflügler, darunter Hubschrauber.
 K = Motorsegler (D- und Nummer: Segelflugzeuge).
 L = Luftschiffe (D- und Name: Ballon).
 Der zweite Buchstabe gibt bei Luftfahrzeugsarten den Hersteller an: B = Boeing; D = McDonnell Douglas; I = Airbus Industrie.
 Der dritte und vierte Buchstabe dienen der Identifizierung des jeweiligen Flottenflugzeuges. Die vier Buchstaben hinter dem Staatszugehörigkeitszeichen werden nach Paragraph 14 der Luftverkehrszulassungsordnung in die Luftfahrzeugrolle des Luftfahrtbundesamtes in Braunschweig eingetragen. Dort sind sämtliche Luftfahrzeuge im Eigentum deutscher Staatsangehöriger registriert.
 Die Luftverkehrszulassungsordnung gilt nicht für Berlin und damit nicht für den früheren Heimatflughafen und ehemaligen Hauptsitz der Lufthansa. (WR)

Von HANS-ULRICH OHL
 Als im Januar 1926 die „Deutsche Luft Hansa“ aus der Taufe gehoben wurde, ging eine Art individuellen Fliegens auf unterschiedlichsten Ebenen zu Ende. Was bis dahin oft vom persönlichen Einsatz und Können des einzelnen Piloten auf den unterschiedlichsten Flugzeugtypen abhing, erfüllte nun eine ordnende Hand. Gleichwohl vollzog sich auch dieser Luftverkehr vorerst noch auf der Basis, die man unter dem Begriff der Schönwetterfliegerei etabliert hatte. Funktelegraphie und Blindflug waren damals, in den ersten Fliegerjahren der Verkehrsfliegerei, noch vollkommen unbekannte Größen.

Wirkliche Flugsicherung, so wie wir sie heute betreiben, war weltweit unbekannt. An den wenigen Flugplätzen, die in den zwanziger Jahren mehr oder weniger regelmäßig angefliegen wurden, gab es lediglich so etwas wie eine Luftpolizei. Auf einem Turm, der die Bezeichnung „Kontrollturm“ nur bei viel gutem Willen verdiente, wurde der unmittelbare Luftraum um diese Flugplätze mittels Fernglas und akustisch überwacht. Die Startfreigabe erteilte, wie bei einem Autorennen, ein „Luftpolizist“ mit einer Kelle oder Startflagge.
 In Berlin-Tempelhof diente zunächst das ehemalige Exerzierfeld der Reichshauptstadt als Flugfeld. Wurde ein ankommendes Flugzeug gesichtet, so bediente der „Luftpolizist“ aus seinem Turmhäuschen ein akustisches Signal. Ein langer Ton bedeutete, daß sich ein eigenes, also deutsches Luftfahrzeug im Anflug befand, zweimal lang kündigte den Anflug eines fremden oder unbekannten Luftfahrzeuges an. Für den „Luftpolizisten“ auf dem Landefeld bedeutete dies dann: Startverbot für alle anderen Flugzeuge.

Fünzig Meter war die neutrale Zone breit, die zwischen Start- und Landefeld und Abstellfläche installiert war. Ein Rauchofen erfüllte die Funktion eines Windrichtungsanzeigers.
 Doch gerade in den Gründerjahren wurde nur allzu deutlich, daß ein regelmäßiger und damit profitabler Luftverkehr vom Wetter weitestgehend unabhängig sein mußte. Erwa ab 1927 begann man intensiv daran zu arbeiten. Fliegen ohne Bodensicht und nach Instrumenten konnte jedoch nur realisiert werden, wenn bestimmte Eingangsbedingungen erfüllt waren. Neben dem rein fliegerischen Können des Piloten waren dies vor allem Dinge eine Boden-Bord-Kommunikation und bodenseitige navigatorische Unterstützung,

Als ein Luftpolizist noch mit der Flagge den Start freigab...



Ideales Flugwetter, die Amtsgewalt mit Schirmmütze und Signalfolge unmittelbar an der Startbahn - und jede Landung meldete ein Sirenenstot.

Wie anders sollte ein Pilot sonst den unter einer Wolkendecke versteckten Flugplatz finden?
 Damit war jedoch auch noch ein weiteres Problem geboren, das einer Lösung bedurfte. Konnte bei gutem Wetter der Pilot den Luftraum beobachten und anderen Luftfahrzeugen ausweichen, so floß er im Wetter praktisch blind. Die daraus resultierende berechtigte Forderung nach Sicherheit mußte also zwangsläufig auf eine andere Ebene verlagert werden. Die „Luftpolizei“, bisher nur auf dem Flugfeld für die sichere Abwicklung von Starts und Landungen zuständig, begann, sich jetzt auch um ankommende und abfliegende Flugzeuge im Einzugsbereich der Flugplätze zu kümmern. Die Notwendigkeit einer Flugsicherung, wenn auch erst in sehr bescheidenem Maße, war deut-

lich erforderlich geworden. Flugzeuge wurden nach und nach mit Bordfunkstationen für Funktelegraphie ausgerüstet. Am Boden vollzog sich naturgemäß die gleiche Entwicklung. Zusätzlich wurden hier jedoch auch noch Bodenpeller installiert, mit denen die Flugzeuge angepeilt werden konnten. Als eine internationale Sprache der Verständigung kamen sogenannte Q-Gruppen zur Anwendung. Drei Buchstaben im Morsealphabet, beginnend mit einem „Q“, wurden ausgewiesen, und jede für sich hatte eine bestimmte Bedeutung. Die Peilungler am Boden entwickelten im Laufe der Jahre eine erstaunliche Perfektion. Mittels Peilfunk wurde das Flugzeug an den Flugplatz herangeführt. Über akustische Wahrnehmungen am Boden bezüglich der Richtung und der Stär-

ke des Motorengeräusches wurden dann dem Piloten über den Umweg seines Bordfunkers Sinkfluganweisungen zuteil.
 Im allgemeinen wurde in 200 Metern über Flugplatzhöhe angefliegen, um dann ein Wolkendurchstoßverfahren zu praktizieren. Die Anweisung für das Wegnehmen der Triebwerksleistung wurde etwa 100 Meter vor Erreichen der Flugplatzgrenze erteilt, um so die volle Landedistanz des Flugfeldes ausnutzen zu können. Aus heutiger Sicht ein recht abenteuerliches Verfahren, das damals allerdings mit Erfolg praktiziert wurde.
 Natürlich war dies alles nur ein Anfang. Aus den Landeanflügen mittels Peiler wurden Anflüge unter Verwendung sogenannter Landebaken, dem Vorläufer unseres heutigen Instrumentenlandesystems (ILS). Ende der

30er Jahre wurde der Tastfunk mehr und mehr durch den Sprechfunk ersetzt. Im Luftverkehr erfolgte eine kontinuierliche technische Innovation, der ihn immer perfekter und zuverlässiger werden ließ, bis dann der Zweite Weltkrieg in diesen ersten Abschnitt der Luftfahrt eine tiefe Zäsur setzte.
 Nun ist ein Krieg, so schlimm er von seiner grundsätzlichen Natur auch ist, der Vater vieler technischer Weiterentwicklungen. Was in friedlichen Phasen oft nur sehr mühsam entwickelt und zur Serienreife gebracht wird, läuft in solchen Zeiten innerhalb sehr kurzer Zeiträume ab. So konnte die Luftfahrt am Ende des Zweiten Weltkrieges auf eine erstaunliche technische Entwicklung schauen.
 Dies traf sowohl für die Luftfahrt-

geräte, die Funknavigation als auch für die Flugsicherung und die zur Anwendung kommenden Verfahren zu Blindflug bis hin zu Instrumentenlandesystemen für Schlechtwetterlandungen und Radar waren in den Jahren des Zweiten Weltkrieges für die Luftwaffen der kriegführenden Staaten entwickelt worden. Luftfahrzeuge mit Reichweiten, die Passagiere über den Atlantik fliegen konnten, standen als Langstreckentransporter oder -aufklärer bereit, um im zivilen Bereich ihren Dienst aufzunehmen. Eine internationale zivile Luftfahrtorganisation, die ICAO, wurde bereits Ende des Jahres 1944 in Chicago gegründet. In den Jahren nach 1945 war Deutschland freilich jede Beteiligung im Bereich der Luftfahrt untersagt. Für einen zivilen Luftverkehr unter deutscher Lufthoheit gab es zunächst keine Chance.

Militärluftverkehr unter ebenfalls militärischer Flugsicherung der Amerikaner und Engländer bestimmten in den ersten Jahren nach der Kapitulation das Bild der westlichen Besatzungszonen. Erst zu Beginn der 50er Jahre wurde deutsches Personal ausgebildet und am 23. März 1953 schließlich die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) gegründet.

Frühzeitig beschäftigte sich die Deutsche Lufthansa auch mit Nachtflügen. Geradezu vorbildlich war seinerzeit der Flughafen Berlin-Tempelhof. Als Ansteuerungslicht auf dem Funkturm in Witzleben und weithin sichtbare Neonleuchtzeichen auf dem Ulstein-Hochhaus und den beiden Flughafen-Funktürmen. Den Platz selbst erhellten sieben sogenannte Besegonnen. Bei schlechtem Wetter zeigte zusätzlich ein Bogenlichtscheinwerfer dem Piloten den Platz. Später kennzeichneten Neonröhren die Grenzen des Flugplatzes; vor dem Abfertigungsgebäude stand ein beleuchteter Windrichtungsanzeiger.
 In ihrer Statistik von 1928 konnte die Luft Hansa auf den Routen von Berlin nach Königsberg und Hannover seit 1926 insgesamt 487 747 Kilometer bei nur einem einzigen Unfall melden. Auf der Strecke Berlin-Königsberg standen alle 30 bis 35 Kilometer große Drehlichtscheinwerfer; dazwischen standen im Abstand von vier bis fünf Kilometer orangefarbene Neonröhren.

Regierungsdirektor Hans-Ulrich Ohl ist Leiter des Referats 4 (Luftrecht und Öffentlichkeitsarbeit) der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS); Frankfurt.



Im Zeichen vollendeter Gastlichkeit

Vier Hotelpersönlichkeiten laden Sie ein, öfter à la Kempinski zu leben. Machen Sie es wie alle Kempinski-Kenner. Genießen Sie die Unterschiede. Und freuen Sie sich am Gemeinsamen: der Gastlichkeit in bester europäischer Hoteltradition. Gewiß, der Computer hat inzwischen seinen Einzug gehalten. Doch persönlicher Service ist durch nichts zu ersetzen.
 „À la Kempinski“ - angenehmer können Sie auf Reisen nicht leben.



- BRISTOL HOTEL Kempinski Berlin, Kurfürstendamm 27 - D-1000 Berlin 15, Tel: (030) 88 10 91 - Telex: 01 83 353
- HOTEL GRAVENBRUCH Kempinski Frankfurt, D-6078 Frankfurt/Neu-Isenbürg 2, Tel: (061) 021 50 50 - Telex: 04 17 673
- ATLANTIC HOTEL Kempinski Hamburg, An der Alster 72 - D-2000 Hamburg 1, Tel: (040) 24 80 01 - Telex: 02 163 297
- HOTEL VIER JAHRESZEITEN Kempinski München, Member Inter-Continental Hotels, Maximilianstrasse 17 - D-8000 München 22, Tel: (089) 23 03 90 - Telex: 05 23 839



Wir fliegen als erste und einzige Fluggesellschaft der Welt die schnelle Südpol-Route von Argentinien nach Neuseeland. Einzelheiten erfahren Sie in Reisebüros oder bei Aerolíneas Argentinas.

new! Würzburg Congress
 Congress Centrum am Main, bis zu 2000 Personen.
 Daneben: Tagen in Hotels und auf der Festung Marienberg (Hofstuben, bis zu 400 Personen).
 3000 Gästebetten. Beste Autobahn- und IC-Verbindungen. Direktanschluß Flughafen Frankfurt.
 Würzburg-New York einmal umsteigen!
 Congress Centrum Würzburg
 Information: Fremdenverkehrsamt D-8700 Würzburg - Telefon 09 31 / 3 73 72 und 3 73 51

Wir fliegen Lufthansa: Kamax Verbindungselemente.



Schrauben am Flugzeug sind Sicherheitsteile. Dies wird bei der Wahl der Zulieferer mit berücksichtigt. Darum sind wir stolz darauf, daß unsere Verbindungselemente Lufthansa fliegen. Es ist die Bestätigung unserer Erfahrung in der präzisen Fertigungstechnik extrem leichter Werkstoffe der höchsten Güteklasse. Auch im 60. Jahr wünschen wir der Lufthansa mit unserem Sicherheitsbeitrag guten Flug.

Kamax Werke Rudolf Kellermaas GmbH & Co. KG Postfach 14 60 3360 Osterode am Harz Telefon 0 55 22/31 50 Telex 0 65 118 Teletax 0 55 22/31 51 42



Frankfurt

Flughafen und LH: eine Erfolgs-Symbiose

Von INGE ADHAM
Die Deutsche Lufthansa (LH) und der Flughafen Frankfurt (FRA; internationale Code-Bezeichnung für diesen Flughafen) - das ist Symbiose: Einer wäre ohne den anderen nichts. Denn Frankfurt ist die Heimatbasis der Fluggesellschaft. Grund für die Entscheidung, Frankfurt zum zentralen Platz für die LH zu machen, sind nicht die zahlreichen in- und ausländischen Banken in der Main-Metropole oder gar die zahlreichen Appelwoi-Lokale im Stadtteil Sachsenhausen, sondern die Lage der Stadt: Von hier aus sind alle deutschen Ziele gleich gut zu erreichen.

2250 neue Arbeitsplätze
Daß dies inzwischen auch für ausländische Ziele gilt, liegt am schnellen Aufschwung des internationalen Luftverkehrs. In dem Frankfurt inzwischen zur Drehscheibe geworden ist. In Zahlen: 46 635 Landungen und 46 865 Starts wickelte die LH bereits 1984 auf dem Frankfurter Flughafen ab. Das bedeutet knapp fünf Millionen Passagiere. Im vergangenen Jahr sind alle diese Zahlen deutlich übertrafen worden. Denn der Einsatz der von allen möglichen Links- und Gruppierungen umstrittenen Startbahn West machte endlich zusätzliche Starts und dadurch auch weitere Landungen auf dem Hauptbahnhof möglich. Bislang scheiterte eine Ausdehnung des Flugbetriebs am Gewimmel im Frankfurter Luftraum.
Das hat für den Frankfurter Arbeitsmarkt durchaus positive Auswirkungen gehabt: Auf dem Flughafen gab es innerhalb eines Jahres 2250 mehr Beschäftigte. Das bedeutet auch mehr Kaufkraft und mehr Steuereinkommen für die Region.
Wie wichtig Frankfurt und die anliegenden Gemeinden das nehmen, zeigt der „Krieg“, den vor Jahren auch die LH bei einer von Frankfurt geplanten Anhebung der Gewerbesteuer hatte. Die Nachbargemeinde Kelsterbach winkte flugs mit günstigeren Sätzen, was nicht nur die Lufthansa animierte, was mit mindestens einem Teil ihrer Aktivitäten direkt außerhalb Frankfurter Grenzen auf

der anderen Seite des Flugplatzes in Kelsterbach anzusetzen.
Heimatbasis, das heißt auch Heimatflughafen für 111 Flugzeuge - nicht gerechnet die 15 an die Chartertochter Condor und die Frachtochter German Cargo vercharterten Maschinen. Gut 2500 Flugzeugwarte, Ingenieure, Mechaniker und Facharbeiter kontrollieren und warten diese Flotte in riesigen Hangars.
Heimatbasis Frankfurt, das bedeutet aber auch 15 942 Beschäftigte bei der Lufthansa. Das „Stallgefühl“ wird dadurch verstärkt, daß auch die 7152 Mitglieder des fliegenden Personals (Stand Oktober 1985) der Basis Frankfurt angehören.
Heimatbasis Frankfurt heißt auch, daß die Tochtergesellschaft Lufthansa-Service GmbH hier ihren Sitz hat. Die Kombination von Großküche, Lager- und Packbetrieb, von Spül- und Müllbeseitigungsanlagen stellt in den drei Frankfurter Betrieben (auch die Ausbildungsküche ist auf der Basis) pro Jahr weit mehr als 20 Millionen Mahlzeiten her. Der LH-Caterer arbeitet auch für andere Fluggesellschaften; rund 110 Namen zählt die Kundenliste. Die Gesellschaft hat sich auch einen Namen als Lieferant von Essen und Buffets gemacht. Pro Jahr werden mehr als 15 000 Tonnen Fleisch und Geflügel verarbeitet. Aus allen Angaben zeichnet sich ab, was die LH-Basis als Wirtschaftsfaktor für den Frankfurter Raum bedeutet: Mit mehr als 15 000 Beschäftigten ist die LH einer der größten Arbeitgeber der Region.

Erhebliche Kaufkraft
Auf der Hand liegt ein erheblicher Einfluß auf die Kaufkraft und das Steueraufkommen in Frankfurt und den angrenzenden Gemeinden.
Am Flughafen Frankfurt arbeiten derzeit annähernd 36 500 Menschen - ohne die Beschäftigten bei Fluggesellschaften, Autovermietern und Expeditionen, die nach Kelsterbach ausgewichen sind, und auch ohne die Zivilbeschäftigten auf der US-Air Base. Die Banken alleine bringen es in Frankfurt also nicht, ohne den Flughafen (und die LH) würde die Wirtschaftskraft erheblich reduziert.

Hamburg

Mehr Investitionen für den Werftausbau

Von DIETHART GOOS
Seit die Deutsche Lufthansa (LH) vor gut 30 Jahren mit ihren neuen Maschinen nach Überführung aus dem Herstellerland USA in Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM) landeten, ist die Gesellschaft mit der Hansestadt auf das engste verbunden. Neben Köln und Frankfurt ist Hamburg dritte Säule des Unternehmens. Seit Mitte der fünfziger Jahre entstand am Westrand des Flughafens ein weißflügender Komplex mit Flugzeughallen, Werkstätten und Serviceeinrichtungen, der weltweit vorbildlich ist: Das Zentrum der Lufthansa-Technik.

Große Flächenreserven
8000 Menschen sind auf der Luftwerft beschäftigt, überwiegend hochqualifizierte Flugzeugbauer, Triebwerksmechaniker, Elektriker und weitere Berufe aus dem breiten Spektrum Wartung und Entwicklung; ständig werden neue Fachkräfte und Ingenieure gesucht.
Das LH-Gelände von etwa 70 Hektar kann auf fast 130 erweitert werden. Mehr als 700 Millionen Mark wurden hier seit Wiedergründung der Fluggesellschaft für Bauten und Anlagen aufgewendet. Die LH investierte mehr als 300 Millionen Mark. Und schon wird mit beträchtlichen Erweiterungen für die nächsten fünf Jahre mit einem Finanzvolumen von weiteren 320 Millionen Mark begonnen.
Diese LH-Werft hat als Unternehmen eine Besonderheit: Schon die erste Halle, die zur Aufnahme des Flugbetriebs am 1. April 1955 zur Verfügung stand, wurde von der Hansestadt Hamburg errichtet und an die Lufthansa vermietet. Dieses System ist bis heute nicht verändert worden. Vor 1967 erfolgte die Finanzierung über den Hamburger Landeshaushalt. Das schwerfällige und langwierige Zustimmungsverfahren durch die Bürgerschaft, dem Landesparlament, erwies sich allerdings als unzureichend.
So wurde die „Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen“ gegründet, die sich im Staatsbesitz befindet. Es ist eine Schwestergesellschaft der Flughafen Hamburg GmbH, wie Claus Lau als kaufmännischer Ge-

schäftsführer erläutert. An der Flughafen-Gesellschaft sind neben Hamburg (64 Prozent) die Bundesrepublik mit 26 und Schleswig-Holstein mit zehn Prozent beteiligt. Die Partner stehen fest zu Fuhlsbüttel. Das LH-Ausbauprogramm für 320 Millionen Mark ist gesichert, größter Posten: Eine Lackierhalle, die sogar Jumbos aufnehmen kann. Zum LH-Erweiterungsprogramm zählen weitere hochtechnisierte Projekte, die neueste Erkenntnisse des Umweltschutzes berücksichtigen: Anlagen zur Wasseraufbereitung, ein Rohrleitungssystem, Energiezentrale, Erweiterungen der Galvanik- und Triebwerkstätten.
Jährlich werden etwa 115 Jets in den Docks der Lufthansa-Werft gewartet und grundüberholt. Es sind Maschinen der Typen Boeing 727 und 737, die Airbus-Modelle 300 und 310 sowie diese Muster der LH-Tochter Condor und teilweise des ATLAS-Verbundes (LH, Air France, Alitalia, Sabena/Belgien, Iberia/Spain).
Neben den Arbeiten für eigene Rechnung und die der ATLAS-Partner nimmt das Geschäft mit anderen Kunden stark zu. Nicht ohne Stolz berichtet Wert-Chef Alban Rupp, daß bereits 40 Prozent des Umsatzes für fremde Rechnung erfolgen. Zu den regelmäßigen Kunden gehören der Iran, die Vereinigten Arabischen Emirate, Kuwait und Rumänien.
Starke Hamburg-Tradition
Lau: „Am Verkehrsaufkommen in Fuhlsbüttel ist die Lufthansa mit knapp 50 Prozent beteiligt. Bei unseren jetzt beschlossenen Ausbauplänen im Volumen von 200 Millionen Mark, unter anderem ein Gebäude der Auslandsabfertigung und die Autobahnanbindung, sind die Belange der LH gebührend berücksichtigt worden.“
Das Hamburger LH-Engagement - die zentrale Flugabrechnung mit 1000 Mitarbeitern residiert in Norderstedt vor Hamburgs Toren - führt Lau auch auf den Vorstandsvorsitzenden Heinz Ruhbau zurück. Der Nachfolger von Helmut Schmidt als Innensenator (1965 bis 1973) hat heute noch enge Verbindungen zur Hansestadt.

Köln/Bonn

Präsenz mit der Hauptverwaltung

Von WILM HERLYN
Gehen Sie nur nicht so weit weg“, hieß Konrad Adenauer ausrichten - und füllte eine historische Entscheidung. Denn die Bitte, an Hans M. Bongers, den ehemaligen Verkehrsleiter der Vorkriegs-Lufthansa, gerichtet, führte letztendlich zum Lufthansa-Firmensitz Köln. In aller Stille hatte Bongers ab 1950 Vorbereitungen für die Neugründung getroffen. Durch ein Wirtschaftsbüro in Bitburg hoffte er, das Lufthansa-Personal zusammenhalten zu können.
Zivilverkehr erst 1957
Den Deutschen war damals noch die Herstellung und der Besitz, die Unterhaltung und der Betrieb von Flugzeugen aller Art durch das Potsdamer Abkommen verboten. Im Mai 1951 aber wandte sich Hans Christoph Seeborn an Bongers. Der Bundesverkehrsminister brauchte Unterlagen für seinen neugegründeten „Vorbereitungsausschuß Luftverkehr“ (VAL) - das „Büro Bongers“ sollte sie liefern.
Nach Bonn direkt, die provisorische Hauptstadt, wollte Bongers nicht ziehen. Aber da er die Nähe der Bundesregierung brauchte, wählte er - zusammen mit dem damaligen Kölner Wirtschaftsdezernenten Max Adenauer - die Domstadt zu seinem Sitz. Im Gebäude der Alten Universität in der Claudiusstraße zogen die ersten 15 Mitarbeiter der damaligen „Luftag“ ein. Dort blieben sie auch, als die Luftag in Lufthansa umbenannt wurde. Seither befindet sich die Hauptverwaltung in Köln.
Dort startete erst zwei Jahre nach Gründung der neuen Lufthansa - nach der Freigabe des Flugplatzes durch die Alliierten - eine „Superconstellation“ am 18. Juli 1957 als erste Lufthansa-Maschine. „Regierungsflughafen“ sollte er werden. Eine 3800 Meter lange Piste entstand. Adenauer taufte dort die fünfte Boeing 707 auf den Namen „Bonn“.
Heute jedoch ist der moderne Terminal eher ein Notausstieg, nachdem die LH im Jahre 1981 ihren letzten interkontinentalen Flug nach Düsseldorf-Lothausen (DUS) verlegt hat. Mit einem Lufthansa-Anteil von rund

10 000 Starts und einer halben Million Fluggäste (unter ihnen viele Bundes-tagsgabedordnete) liegt Köln inzwischen weit hinter Düsseldorf. Fast 9000 Tonnen Luftracht beförderte die Lufthansa von Köln in alle Welt.
Dafür ist die LH-Hauptverwaltung (HV) ein beträchtlicher Wirtschaftsfaktor. Die Gehaltssumme - 1984 mehr als 80 Millionen Mark - wird schließlich zum großen Teil im Kölner Raum ausgegeben. In einer Region mit angespannter Arbeitsmarktlage ist ein Arbeitgeber mit zahlreichen Ausbildungsplätzen und jährlich neuen Arbeitsplätzen besonders willkommen.
Umzugspläne standen immer wieder in den Jahren seit 1955 zur Diskussion: nach Hamburg, mehr aber noch in die Main-Metropole. Interne Untersuchungen zufolge wäre allerdings dieser Umzug zu kostspielig geworden. Ein Zwei-Zimmer-Büro in der Alten Universität war die HV schon lange nicht mehr. Die Mitte der sechziger Jahre aufgenommenen Pläne für ein zentrales Gebäude auf der rechten Rheinseite, direkt neben der Deutzer Brücke, waren schon fortgeschritten - nach Ansicht des damaligen Vorstandsvorsitzenden, Herbert Culmann, der „schönste gelegene Bauplatz, den die Stadt zu vergeben hatte“: gegenüber dem Dom.
Vorstandsvorsitz in Köln
Anfang 1970 konnten die damals 1051 Lufthansa-Beamten in ihr neues Domizil einziehen. Bald machte die Expansion des Unternehmens einen Erweiterungsbau notwendig, der 1978 bezogen wurde. Inzwischen ist die Hauptverwaltung auf rund 1500 Mitarbeiter angewachsen, davon gut 40 Prozent Frauen.
Die Kölner Lufthansa-Beamten sind verantwortlich für Unternehmens-, Strecken- und Flottenplanung. Sie sind beschäftigt in Rechnungswesen und Revision, Organisation, Verkehrspolitik und Beteiligungen, Betriebswirtschaft, Controlling und Marketing, Public Relations und Personal. Auch der Vorstandsvorsitz und die Vorstände für Finanzen und Personal sind in Köln angesiedelt.



Sauberkeit ist nicht nur Hygiene

Einzig was blitzblank und sauber ist, das fliegt und landet auch sicher. Nirgendwo ist der optische Eindruck für den Gemütszustand des Kunden wohl so entscheidend wie in der Luftfahrt. Eine deutsche Fluggesellschaft führte sich mit signalrot gestrichenen Turboprop-Maschinen auf dem Markt ein - die Akzeptanz war mäßig. Der Anstrich wurde in dezentes Blau-Weiß geändert, und prompt lobten Vielflieger die Gesellschaft wegen der Anschaffung des neuen Fluggerätes. Die Passagiere irren: Die Flugzeuge waren dieselben - nur wirkten die Farben nicht so, als würden Roststellen überflücht.
Die Lufthansa unterzieht ihre Flotte - hauptsächlich aus psychologischen Gründen, auch wenn eine gepflegte Flugzeugaußenhaut zusätzliche Treibstoffersparnis bewirkt. Spätestens nach 45 Tagen werden die Kurz- und Mittelstreckenmaschinen, nach 90 Tagen auch die Langstrecken-Jets für eine gründliche Gesamtreinigung aus dem Liniendienst genommen. Nach jeder Landung erfolgt eine Innenreinigung, von der LH mit den jeweiligen Flughafenverwaltungen im Detail vertraglich vereinbart, von LH-Inspektoren genau überwacht.
Im April 1966 wurde der Spanier Vincente Centeno aus Calera y Chozas eingestellt; heute reinigen 25 Spanier aus diesem Ort zusammen mit 30 weiteren Kräften die gesamte LH-Flotte. 25 000 Quadratmeter Teppiche werden jährlich in den Maschinen verlegt. Ein unregelmäßig abgenutzter Boden könnte mißtrauische Blicke auf sich ziehen: Sehen die Motoren auch so schlampig aus, dann ... (WR)

Herzlichen Glückwunsch Lufthansa

Seit 60 Jahren sind Sie führend in der Luftfahrt.
Wir sind stolz darauf, daß unsere Motoren zu Ihrem Wachstum beigetragen haben.

UNITED TECHNOLOGIES
PRATT & WHITNEY

LH-Maschinen werben für Deutschland

Von A wie Aalen bis X wie Xanten reicht die Wunschliste...

Sie alle haben dasselbe Anliegen: Sie wollen Pate eines Lufthansa-Flugzeuges werden...

Pate eines Flugzeuges zu sein, das bedeutet schon einiges. Die Beziehungspflege zur Stadt nimmt die LH wichtig...

Zunächst aber: Es findet die Taufe statt. Taufgeschenke werden ausgetauscht...

Die Taufen kosten übrigens offiziell zwischen 30 000 Mark für eine Boeing 737...

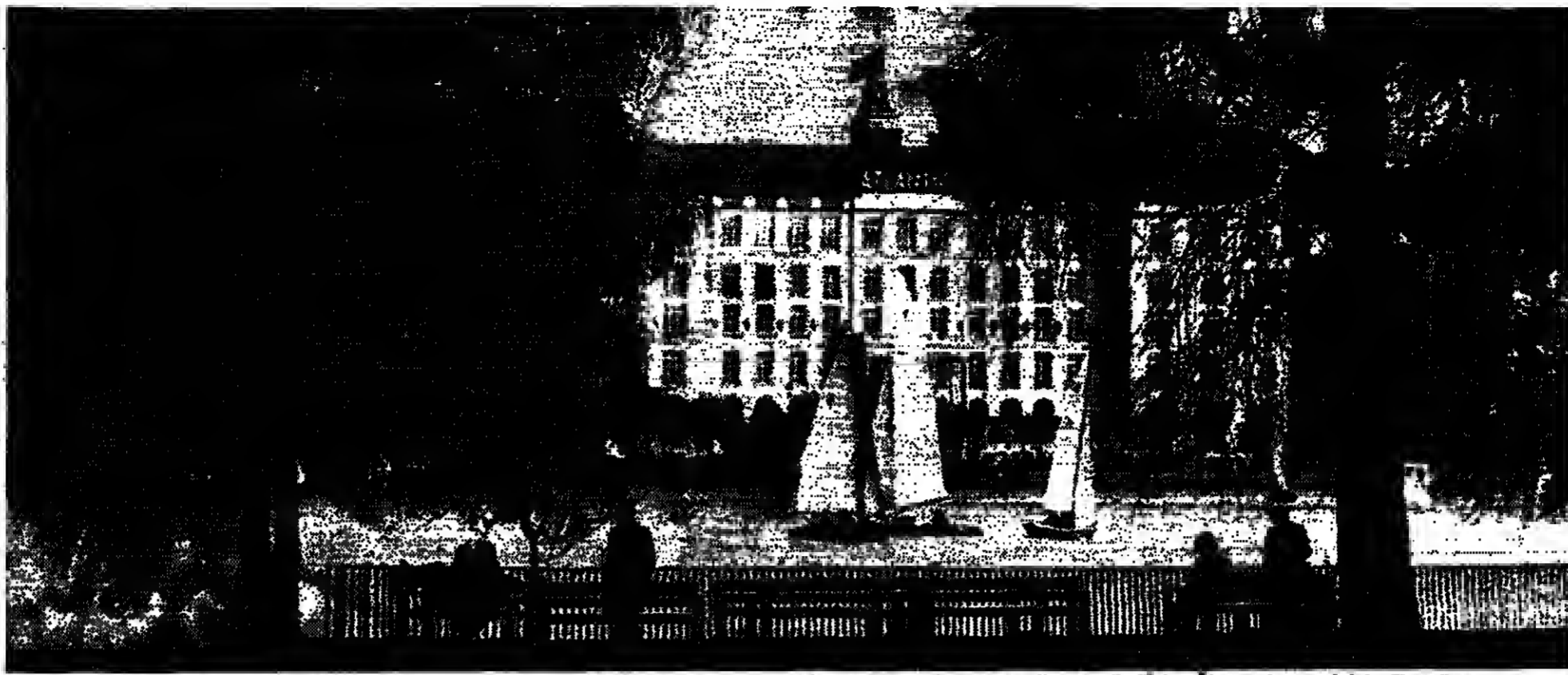
Frankfurt hat das Recht auf große Maschinen. Die Rangfolge ist beachtet und beruht nicht auf Zufall...

Erhebliche Vorbestellungen für A 320

Nachdem die australische Fluggesellschaft Trans Australia Airlines...

Der Vorstandsvorsitzende des am Bau beteiligten Luft- und Raumfahrtkonzerns...

Auch Jean Pierson, Geschäftsführer der Airbus Industrie...



Häuser wie das Hamburger Hotel „Atlantic“, ursprünglich für Passagiere der Ozeanliner errichtet, sind heute selbstverständliches Übernachtungsziel der Flugflota.

Reisen und Wohnen sind ein gemeinsames Produkt

Von K. TH. WALTERSPIEL. Leider gibt es keine Zeitmaschine, die uns in vergangene Jahrhunderte zurückversetzen kann...

Als die Eisenbahn ihren bis heute währenden Siegeszug antrat, war es nicht verwunderlich...

Als gar die Weltmeere mit schwimmenden Palästen bezwungen wurden, auf denen man von der Alten zur Neuen Welt auf angenehmste Weise reisen konnte...

Viele Touristen ziehen es vor, möglichst billig zu fliegen. Je enger die

erfreuen: das Plaza in New York oder das Atlantic Hotel in Hamburg.

Der internationale Flugverkehr brachte dieser Entwicklung die logische Fortsetzung...

Nun ist das Reisen auf die ganze Welt spannenden Flugrouten heute nicht mehr das Privileg einer gehobenen Klasse...

Weltweit Marketing wäre auch für die führenden Luxus-Hotels der Welt heute ohne die Unterstützung der Fluglinien nicht mehr möglich.

Welt aber zusammenwächst, desto mehr müssen auch Geschäftsleute und Wirtschaftsführer auf Dienstreisen gehen.

Ein so stark auf den Export ausgerichtetes Wirtschaftssystem wie das unsere braucht, um auf Dauer erfolgreich zu sein...

Die Entscheidung zu reisen trifft dabei natürlich unser Gast selbst, aber mit wem er reist und wo er wohnt, überläßt er mehr und mehr den zur Verfügung stehenden Dienstleistungsunternehmen der Reise-Industrie.

Die Entscheidung zu reisen trifft dabei natürlich unser Gast selbst, aber mit wem er reist und wo er wohnt, überläßt er mehr und mehr den zur Verfügung stehenden Dienstleistungsunternehmen der Reise-Industrie.

für die andererseits ein durch Kooperation verbessertes Hotelangebot eine Marketing-Komponente von wachsender Bedeutung ist.

Ein so stark auf den Export ausgerichtetes Wirtschaftssystem wie das unsere braucht, um auf Dauer erfolgreich zu sein...

Die Herausforderungen der Zukunft liegen in der Bewältigung internationaler Entwicklungen wirtschaftlicher, politischer und kultureller Art.

Die Herausforderungen der Zukunft liegen in der Bewältigung internationaler Entwicklungen wirtschaftlicher, politischer und kultureller Art.

Lufthansa und Kempinski werden sich bemühen, durch gemeinsam be-

treute Luxus-Hotels draußen in der Welt die heute schon bestehenden Möglichkeiten zu verbessern.

Solche Hotels zu entwickeln wäre ohne den Rückhalt der Fluglinie nicht möglich, solche Hotels zu führen bedarf der Erfahrung einer weltbekanntesten Hotelgesellschaft der obersten Kategorie.

Die Herausforderungen der Zukunft liegen in der Bewältigung internationaler Entwicklungen wirtschaftlicher, politischer und kultureller Art.

Auf den Flügen wird die Deutsche Lufthansa ihren Senator-Service übertreffen: Nach ausgediehltem Plan sorgen die Caterer der LH für hervorragendes Mahlzeiten- und Getränkeangebot...



In einem wichtigen Teil stützt sich das tägliche Vertriebsnetz der WELT auf Inlanddienste der Lufthansa.

DIE WELT: Zum Leser per Lufthansa-Jet

Von GERD LEILICH. Meine Damen und Herren, Ihr Lufthansa-Flug 933 nach Stuttgart ist zum Einsteigen bereit.

Anruf zu einem ruhigen Abendflug von etwas weniger als einer Stunde auf dem Düsseldorfer Flughafen.

Aber schon rollt ein Kleintransporter heran, der zum gewohnten Bild dieser Stunde gehört...

Heute müssen nur zwei Transportkarren beladen werden: Keine dicke, schwere Samstag-Ausgabe...

Jeden Abend von Sonntag bis Freitag vollzieht sich am Flughafen Düsseldorf so das gleiche Ritual.

Einen großen Nachteil aber hat diese Ware: Sie ist besonders verderb-

lich, verderblicher als Blumen oder Lebensmittel. Ein Fehler bei der Verladung, ein Paket, das in die falsche Maschine verladen wird...

Stuttgart, München und Nürnberg sind Zielorte, an denen die WELT dann per Lkw weiterbefördert wird.

Voo Frankfurt aus werden sehr viele ausländische Flughäfen erreicht, zu denen es abends ab Düsseldorf keine direkten Flüge mehr gibt.

Langjährige Erfahrung zeigt, daß das Flugzeug zwar teuer, aber nicht nur schnell, sondern auch sicher ist.

Die Passagiere in unserem City-Jet lesen die Zeitung vom Tage, die bereits am Vorabend als Luftfracht in diesem Flugzeug war.

Gerd Leilich ist Vertriebsleiter der WELT.

Advertisement for CFM56-3 engine. Features a large image of the engine, the text 'CFM56-3', and 'Der Antrieb für die Boeing 737-300 reduziert die Kosten für Treibstoff um mehr als 20%'. Includes the CFM International logo and address information.



PATENSCHAFT HOTELLERIE DIE WELT FLUGREISEN AIRBUS A 320

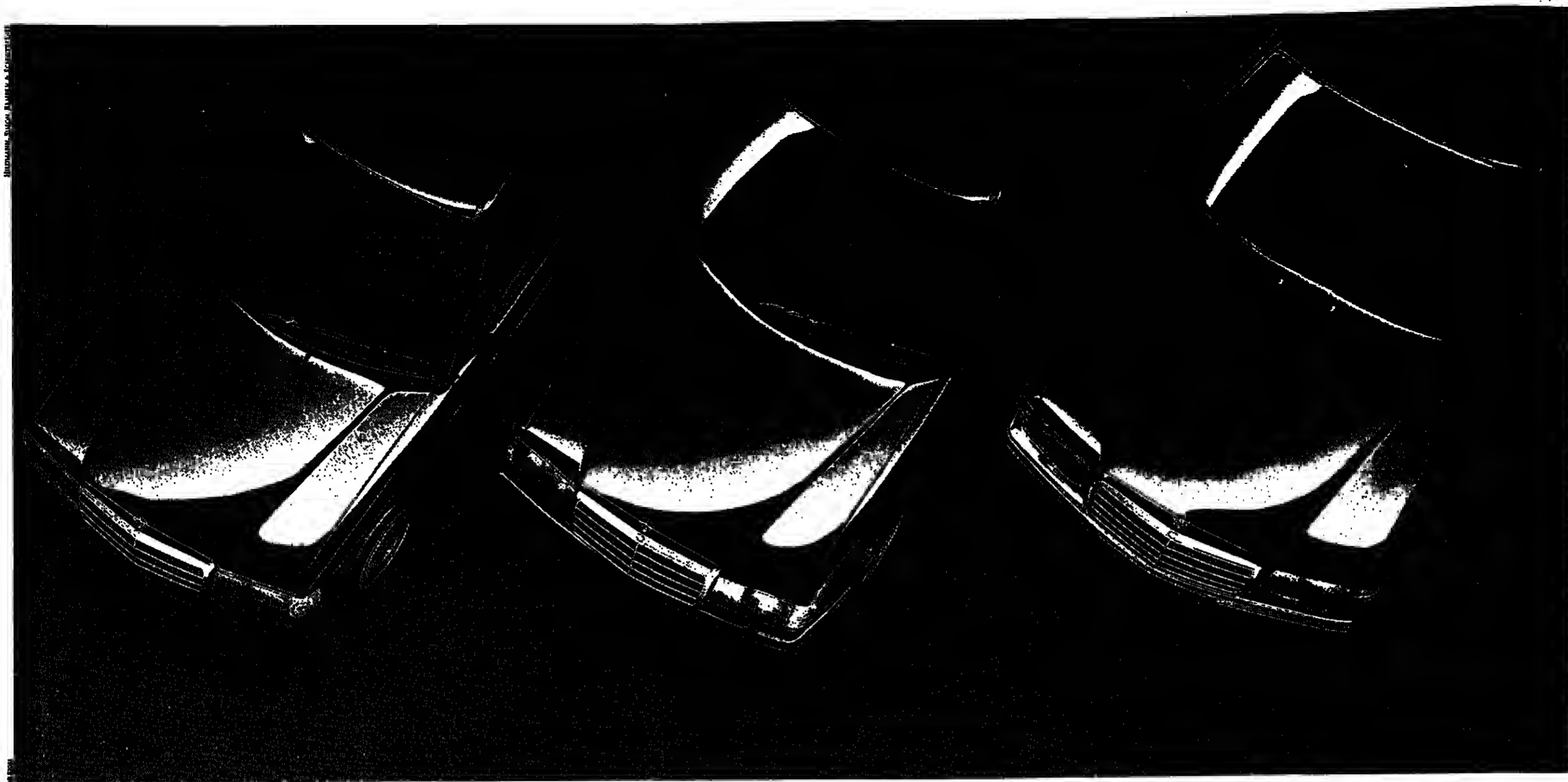
Kreuzfahrten zu Luft in der „Oberhausen“

Ein Mittelstrecken-Jet der Deutschen Lufthansa, die Boeing 727 „Oberhausen“, ist in „erstklassiger“ Ausstattung auf einer Fernstrecke...

Die „Oberhausen“ war bereits vom 19. November bis 14. Dezember vergangenen Jahres für einen anderen Reiseveranstalter (airtours, 6000 Frankfurt/Main) auf einer großen Luxusreise in Asien...

Vom 10. bis 19. Januar folgt dann eine weitere First-Class-Flugreise, die über Bombay zum Indischen Ozean nach Mauritius und den Seychellen führt...

Auf den Flügen wird die Deutsche Lufthansa ihren Senator-Service übertreffen: Nach ausgediehltem Plan sorgen die Caterer der LH für hervorragendes Mahlzeiten- und Getränkeangebot...



Jeder Mercedes hat seine Größe.

Diese Größe zeigt sich in jeder Klasse.
Ob in der Kompaktklasse, die allein schon durch ihr Fahrwerkskonzept neue Maßstäbe gesetzt hat.

In der Mittleren Mercedes-Klasse, die mit völlig neu entwickelten Triebwerken und einer Vielzahl innovativer Lösungen den Fortschritt im Automobilbau deutlich macht.

Oder in dem neuen Programm der S-Klasse, die durch ihre Fahrqualitäten, ihren Raumkomfort und ihre Motorisierung zum Vorbild für Reiselimousinen geworden ist.

Jede Klasse hat ihre Größe.

Eine Größe, die sich nicht primär in Abmessungen und Äußerlichkeiten ausdrückt, sondern deren Maßstab die Qualität ist.

Eine Größe, die das Ergebnis konsequenter Entwicklungsarbeit und einer permanenten Suche nach immer neuen und besseren Lösungen ist.

Eine Größe, die aus der Ausgewogenheit aller Fahrzeugeigenschaften resultiert.

In allen drei Baureihen stecken die Merkmale, die einen Mercedes auszeichnen: Die vorbildliche Technik, die sprichwörtliche Qualität und die fast schon legendäre Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit.

Unser Ziel, das Auto in seinem Nutzen ständig zu verbessern, kommt auch in dem umfassenden Pkw-Angebot mit modernster Abgasreinigungstechnik zum Ausdruck.

So wird schon heute praktisch jeder Mercedes-

Benz-Pkw mit Otto-Motor ab Werk auch mit geregeltem Dreiwegkatalysator angeboten.

Alle heutigen Mercedes-Benz-Pkw, ob mit oder ohne Katalysator, können mit unverbleitem Euro-Super betrieben werden.

Und mit unseren schadstoffarmen Diesel-Pkw fährt man bekanntlich seit langem umweltfreundlich.

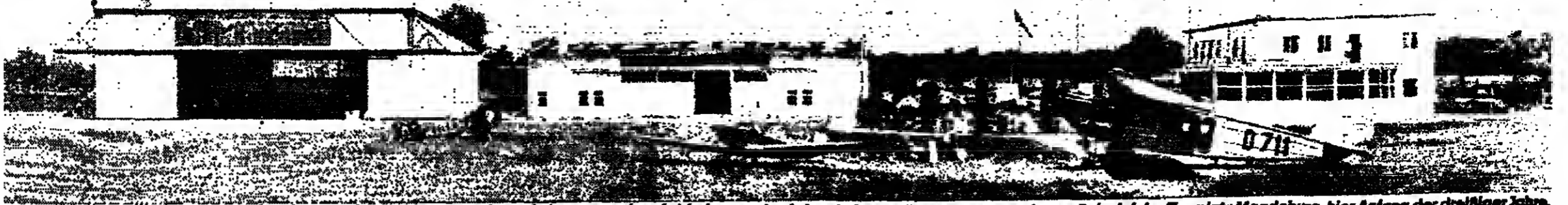
Auch wenn sich alle Mercedes-Benz-Pkw in ihren wichtigsten Eigenschaften an den gleichen hohen Maßstäben orientieren, so bieten sie Ihnen dennoch Unterschiede genug, Ihre individuellen Wünsche zu erfüllen.

Jeder hat seine Größe.

Und an dieser Größe lassen wir uns gerne messen.



DAIMLER-BENZ AG



In ihren Anfangsjahren verband das Streckennetz der Lufthansa viele Orte, die heute von einer Anbindung an den Luftverkehr nur träumen können - wie zum Beispiel der Flugplatz Magdeburg, hier Anfang der dreißiger Jahre.

Am luftgekühlten Sternmotor trafen sich zwei Firmen

Das US-Unternehmen Pratt & Whitney ist ein fester Bestandteil der Lufthansa-Familie seit 1928. Der Ursprung lag in der damaligen Entscheidung der Deutschen Luft Hansa für einen luftgekühlten Sternmotor als Antriebsaggregat ihrer Flotte.

Als Folge dieser Entscheidung trat daher BMW an die gerade flüchtige gewordene Firma Pratt & Whitney heran und erwarb die Lizenz für deren Motor, mit dem die Ju52/3m von der Luft Hansa Anfang der dreißiger Jahre auf ihren Strecken eingesetzt wurde. Auch heute, nach fünf Jahrzehnten, stammt ein Großteil der (zwischenzeitlich) Triebwerke der Lufthansa-Flotte aus der Produktion dieser US-Firma.

Die vorerst letzte Entwicklung ist die von Grund auf neu konstruierte PW-4000. Das Turbofan-Aggregat mit einem Schub von 49 000 bis über 60 000 kp wurde mit dem Ziel realisiert, vor allen Dingen Treibstoff- und Wartungskosten einzusparen. Das Triebwerk ist systemkompatibel mit allen Versionen der Boeing 747 und 767, den Airbus-Typen A 300 und A 310 sowie der zukünftigen McDonnell Douglas MD-11X.

Die PW-4000 verbrauchen in der auf dem Markt befindlichen Konfiguration sieben Prozent weniger Treibstoff als die sparsamsten heutigen Triebwerke ihrer Leistungsklasse, und die Wartungskosten unterschreiten diejenigen des zur Zeit eingesetzten und leistungsmäßig mit der PW-4000 vergleichbaren Pratt & Whitney JTSD um sogar 25 Prozent.

Auch an dem Konsortium aus fünf Nationen, das das Antriebsaggregat International Aero Engines V 2500 für das Airbus A 320-Programm entwickelte, ist P & W zu 30 Prozent beteiligt. (WR)

Von HANS ACHTNICH
Sechzig Jahre Deutsche Lufthansa - sie sind die Geschichte der phantastischen Entwicklung der Zivilluftfahrt bis heute. Sie zeigen die großen Leistungen und Erfolge des deutschen Flag-Carriers, die unsere uneingeschränkte Anerkennung finden. Diese Zivilluftfahrt hat sehr hohen Standard. Sie ist fester Bestandteil unseres wirtschaftlichen und privaten Lebens.

1985 flogen 55 Millionen Fluggäste über deutsche Flughäfen. Von den insgesamt 40 Millionen Passagieren des Linienverkehrs beförderte die Deutsche Lufthansa (LH) 23 Millionen, das sind 57 Prozent.

Alle zwei bis drei Minuten startet auf den deutschen Flughäfen ein Lufthansa-Flugzeug. Die Lufthansa-Flotte gehört zu den modernsten und umweltfreundlichsten Flotten des Weltluftverkehrs.

60 Jahre Deutsche Lufthansa - das sind auch sechs Jahrzehnte enger Zusammenarbeit und Partnerschaft der deutschen Flughäfen mit der Lufthansa. Ohne diese Kooperation wäre der heutige hohe Standard des deutschen Zivilluftverkehrs nicht erreicht worden.

Flughäfen sind Schnittstellen zwischen Luftverkehr und Bodenverkehr. Hier treffen sich - und überschneiden sich zugleich - die wirtschaftlichen Aktivitäten von Luftverkehrsgesellschaften und Flughafenunternehmen.

Ohne Flughäfen kein Luftverkehr: Die Lufthansa hat schon vor 60 Jahren außerordentlich günstige Bedingungen vorgefunden, "ihren" deutschen Markt zu erreichen. Die Gesellschaften, und zwar in allererster Linie die Städte, waren dem modernen Verkehrssystem Luftverkehr von Anfang an aufgeschlossen. Sie hatten frühzeitig Flugplätze und Flugfelder anlegen lassen. Trotz wirtschaftlich schwerer Zeiten war die junge Lufthansa alsbald in der Bedienung eines dichten Flugplatznetzes

Die öffentliche Hand führt nicht Regie

erfolgreich. Innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches gab es Luftverkehr an 26 Flugplätzen, die Mehrzahl übrigens im Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland.

Es wurde eine kreative Partnerschaft, die sich zwischen der Lufthansa und den deutschen Flughafenunternehmen entwickelte. Diese Partnerschaft, wie sie sich heute darstellt, ist nicht das Ergebnis eines einseitigen politischen Willensaktes, sondern sie ist in den seither vergangenen 60 Jahren organisch gewachsen.

Entscheidend für dieses Ergebnis ist und war die Tatsache, daß die Flughäfen - ebenso wie die Lufthansa - sich in privatwirtschaftlicher Organisationsform betätigen konnten. Die öffentliche Hand ist Gesellschafter oder Aktionär, sie führt nicht Regie. Dies ist die Grundlage eines Wettbewerbs der Ideen um die bestmögliche Leistung für den Kunden. Die Partnerschaft der Flughäfen mit der Lufthansa gestaltete sich von Anfang an - in heutiger Terminologie - verbraucherorientiert.

Die Zusammenarbeit geschieht -

Tag für Tag - pragmatisch. Aufgrund ihres großen Marktanteils hat die Lufthansa unter den Flughafenutzern in den örtlichen Airlines-Konsultativ-Ausschüssen, die es auf jedem deutschen Flughafen gibt, eine besondere Stellung. Ausbauplanungen werden dabei eingehend und in gegenseitigem Interesse analysiert.

Die Lufthansa hat sich dieser Aufgabe besonders gewidmet. Sie hat auch eigene Ideen über zukunftsgerichtete Abfertigungskonzeptionen für Flughäfen entwickelt, die sich in Flughafenplanungen niedergeschlagen haben. Drive-in- und Gate-Check-in-Konzepte sind stark von Lufthansa-Vorstellungen geprägt.

Hier zeigt sich andererseits auch ein Spannungsfeld der Partnerschaft. Nicht immer ist das, was für die Abfertigung der Ideen um die bestmögliche Leistung für den Kunden, die Partnerschaft der Flughäfen mit der Lufthansa gestaltete sich von Anfang an - in heutiger Terminologie - verbraucherorientiert.

Nicht immer sind die auf Flexibilität und weiteren Ausbau zugeschnittenen Konzeptionen des Flughafenunternehmers das Optimum für die

kurzfristigen Bedürfnisse des Carriers.

Die Flughafenunternehmen müssen für 30 Jahre planen, der Carrier hinkt vor allem auf seinen unmittelbaren Planungszeitraum der nächsten fünf Jahre; er kann mit seinem Gerät viel flexibler auf Marktveränderungen reagieren als ein Flughafen mit festen Anlagen.

Partnerschaftliche Zusammenarbeit verlangt aber auch gemeinsame Verantwortung für den Umweltschutz. Es gilt, Betriebsverfahren auszuwerten und Regelungen zu treffen und durchzusetzen, die den technischen Gegebenheiten des Fluggeräts und den Wünschen der Flughafenbetreiber nach Lärmschutz soweit wie möglich und vertretbar entgegenkommen.

Mit einer sich rasch ändernden und weiterentwickelnden Technologie auf den Gebieten des Triebwerksbaus, der Navigations- und Flugsicherungstechnik verändern sich auch die Möglichkeiten für Flugbetriebsverfahren. Luftfahrt-Umweltschutz bedeutet daher ständiges Nachdenken und Bera-

ten über neue Möglichkeiten, Lärm- und Abgasmissionen zu reduzieren. In Deutschland sind örtliche Lärmkommissionen die Plattform für diese Beratungen. Flughäfen und Lufthansa sind in allen Lärmkommissionen vertreten. Die gewonnenen Erkenntnisse haben erkennbar auf die Konzernpolitik zur Entwicklung der Lufthansaflotte und auf die heute in Lufthansa-Cockpits praktizierten An- und Abflugverfahren Einfluß genommen.

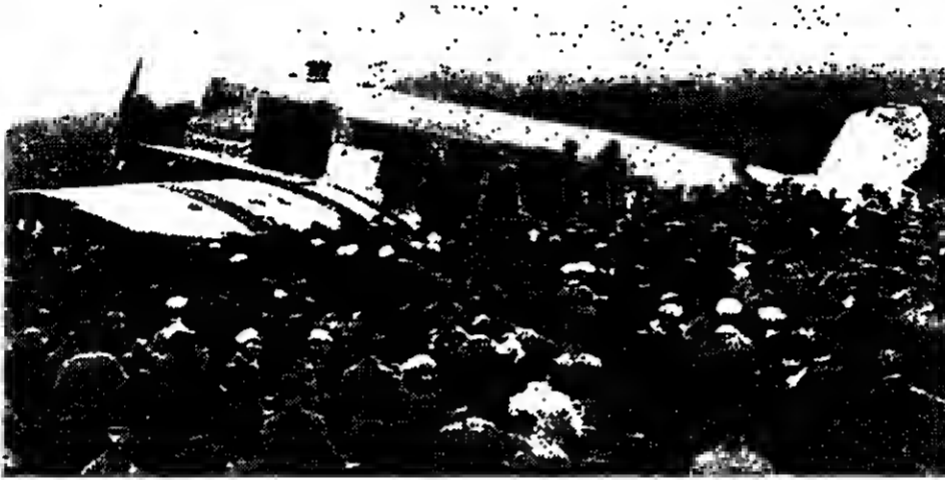
Die in der Praxis wohl engste Partnerschaft der Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ist bei uns die Verkehrsabfertigung. In der Bundesrepublik führen die Flughafenunternehmen die Abfertigung der Flugzeuge am Boden durch. Die Einzelheiten dieses nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten "deutschen Systems" sind vertraglich zwischen den Flughäfen und den Luftverkehrsgesellschaften vereinbart. Die Lufthansa und die deutschen Flughäfen haben langfristige Bodendienstverträge abgeschlossen. Sie bewahren sich für beide Partner.

Charakteristisch für Deutschland ist die Kooperation der Flughäfen mit der Lufthansa im Rahmen der ADV, der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Seit 1955 beteiligt die ADV Lufthansa-Fachleute in den Fachgremien. Die Mitarbeit von Lufthansa-Vertretern in den technischen Ausschüssen und Arbeitskreisen der ADV ist inzwischen bereits Tradition. Die Zusammenarbeit ADV und Lufthansa wirkt sich nicht nur auf den Luftverkehr auf deutschen Flughäfen aus. Auch international sind gemeinsame erarbeitete Positionen und Empfehlungen häufig das Fundament deutscher Beiträge zur Arbeit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der European Civil Aviation Conference (ECAC).

Die Partnerschaft zwischen den deutschen Flughäfen und der Lufthansa ist eine bedeutende Grundlage des leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen deutschen Luftverkehrs. Mehr als 850 Millionen Fluggäste haben seit 1955 - dem Jahr der Rückgabe der Lufthoheit an die Bundesrepublik Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg - unsere Flughäfen benutzt. Der zivile Luftverkehr und seine Infrastruktur sind zu wesentlichen, unverzichtbaren Grundlagen der Daseinsvorsorge für die international eingebundene deutsche Wirtschaft, den internationalen Tourismus und den innerschulischen Geschäftsreisverkehr geworden.

In der Luftfahrt gibt es keinen Stillstand. Technologischer Fortschritt, weiter wachsende Nachfrage und ein verkehrspolitisch sich wandelndes Umfeld rufen auch weiterhin nach gemeinsamen Lösungen. Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen müssen sich dieser Aufgabe stellen. Die weitere erfolgreiche Kooperation der deutschen Verkehrsflughäfen mit der Deutschen Lufthansa ist dabei unverzichtbar.

Der Autor Dr. Hans Achnich ist geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Stuttgart.



Mit zu den ersten Flugverbindungen der noch jungen Deutschen Luft Hansa zählte die Fluglinie Krefeld-Essen-Dortmund-Braunschweig-Berlin, die die alte Reichshauptstadt mit den wichtigsten Wirtschaftszentren an Rhein und Ruhr verband. Am 1. April 1926 wurde mit diesem Linienflug der Krefelder Flugplatz eröffnet. Die Landung der Premieren-Maschine auf dem im Vergleich zu heutigen Verhältnissen als „Acker“ zu bezeichnenden Flugfeld war Anlaß für einen erheblichen Zuschaueransturm auf dem Gelände (Foto). Die Luftfahrt nahm im Krefelder Raum innerhalb der nächsten Jahre einen steilen Aufschwung: Schon zwei Jahre später standen Flugverbindungen zu sage und schreibe 75 Flugplätzen in Europa auf dem Flugplan von Krefeld.

Liebe Lufthansa. Herzlichen Glückwunsch. Aus der Stadt mit großer Tradition. Vom weltberühmten Dom, dem vielbesungenen Rhein. Und vom internationalen Airport. Wir in CGN wünschen allezeit guten Flug.

- optimale Anbindung an das Autobahn- und Schnellstraßennetz bis vors Terminal für Fluggäste und Fracht
- kurze Wege auf dem Flughafen
- schnelle Abfertigung
- kostenloses Parken ab 14 Tagen auf Parkplatz P-Nord

Flughafen Köln/Bonn GmbH, Abt. Öffentlichkeitsarbeit, 5000 Köln 90, Tel.: (0 22 03) 40 23 49.

- BERLIN
- DÖSSELDORF
- FRANKFURT
- HAMBURG
- HANNOVER
- KÖLN

Ihr Anspruch:

INTER-CONTINENTAL HOTELS



Lufthansa und PanAm Fluggäste verlassen das Hotel Frankfurt Intercontinental jetzt nur noch mit leichtem Handgepäck.

Die Koffer sind längst am Flughafen. In der Abflughalle gehen Inter-Continental Gäste einfach nur durch. Leichter kann Reisen nicht mehr sein. Der neue Airline Check-in Service im Hotel Frankfurt Intercontinental macht es möglich: Sie bekommen Ihre Bordkarte ohne Wartezeiten an Ihrem Lufthansa- oder PanAm-Schalter in der Hotelhalle. Es ist kein Zufall, daß es diesen Service gerade hier zum ersten Mal in Deutschland gibt. Denn in kaum einem anderen Hotel fühlt sich die Geschäftswelt so zuhause, wie in Frankfurt - in Deutschlands größtem Inter-Continental Hotel.

Übrigens, Ihre Eurocard-Karte ist herzlich willkommen. EUROCARD, WORLDWIDE CREDIT - MADE IN GERMANY.



Deutsche waren Pioniere der Luftfahrt Lateinamerikas

Von FLORIAN NEHM

Vollgas. Die einmotorige F 13 pflügt mit ihren Schwimmern das träge dahinfließende Wasser des Rio Magdalena, Kolumbiens Lebensader. Der kaum zehn Meter lange Tiefdecker ist bis an den Rand vollgepackt mit Treibstoff und Gepäck. Helmuth von Krohn, der Pilot, versucht mit allen Mitteln, das Flugzeug „auf Stufe“ zu bringen - er zieht und läßt nach, zieht, läßt nach und drückt.

Neuer Anlauf, Vollgas - und wieder Startabbruch. Startversuch folgt auf Startversuch, zwei Stunden lang in flimmernder Hitze. Das waren 1920 die ersten Versuchsflüge in Lateinamerika.

Der Beginn der Erschließung Lateinamerikas zu Luft läßt sich ziemlich eindeutig datieren. Am 5. Dezember 1919 nämlich gründeten die Kolumbianer Corintoso, Restrepo, Palacios, Noguera und Correa zusammen mit den Deutschen Tietjen, Hozie und Kämmerer im kolumbianischen Barranquilla die „Sociedad Colombiana de Transportes Aereos“ (SCADTA). Das Gründungskapital war nach damaligen Maßstäben nicht überwältigend zu nennen: 800 Gold-dollar.

Flugzeuge, das war die Idee der als „Träumer und Verrückte“ geltenden SCADTA-Gründer, sollten die langen Verbindungswege zwischen den kolumbianischen Hafenstädten und der 2640 Meter hoch gelegenen Hauptstadt Bogotá verkürzen. Jeder Reisende und jeder Postack brauchte damals per Raddampfer und Bahn noch zehn bis 14 Tage für diese

Strecke. Die SCADTA, die direkte Vorläuferin der heutigen Avianca, war ein wohlgedachtes Unternehmen. Aus Mangel an Flugplätzen sahen sich die Pioniere der lateinamerikanischen Luftfahrt auf den breiten Rio Magdalena als natürliche Start- und Landebahn angewiesen.

Sie ordneten deshalb bei den Junkers Flugzeug-Werken in Dessau zwei Wasserflugzeuge, die wegen ihrer Ganzmetallkonstruktion für das Tropenklima Kolumbiens das beste Gerät zu sein versprochen.

Mit den Flugzeugen, die später in Barranquilla zusammengebaut wurden, kamen auch drei erfahrene Seeflieger aus Deutschland über den Ozean nach Kolumbien: Fritz Hammer, Hans von Krohn und Peter Schmirbusch.

Pionierflug auf die Hochebene von Bogotá

Schon im Oktober 1920 erreichten die beiden Flugzeuge die Stadt Girardot am oberen Magdalena, von wo aus eine Bergbahn nach Bogotá führte. Eine der Maschinen wurde durch den Untereinbau eines Fahrgestells in ein Landflugzeug verwandelt. So gelang den deutschen Fliegern noch vor der amerikanischen und französischen Konkurrenz der Flug von der Küste bis auf die fast 2700 Meter hohe Hochebene von Bogotá.

Die Jahre bis zum Eintritt der Vereinigten Staaten in den Zweiten Weltkrieg bildeten eine dichte Chronik der mühsamen Lufterschließung Südamerikas, bei der das deutsch-kolumbianische „Condor Syndikat“ eine entscheidende Rolle spielte. Das Condor Syndikat wurde 1924 von der „Deutscher Aero Lloyd AG“ (eine der Lufthansa-Vorläuferinnen) und der SCADTA in Berlin gegründet. Der SCADTA ging es um den Aufbau einer „Interamericana“-Strecke zwischen Kolumbien, Mittelamerika und den USA, dem Deutschen Aero Lloyd um die Errichtung eines südamerikanischen Brückenkopfes für den zukünftigen Transatlantikdienst nach Südamerika.

Das Syndikat kaufte zwei Flugzeuge vom Typ Dornier-Wal - mit ihnen gelang am 4. Dezember 1924 zum ersten Mal der Andenüberflug. Am 17. November 1926 startete der berühmte „Luther-Flug“, bei dem Reichskanzler Hans Luther mit dem Flugboot „Atlantico“ des Condor Syndikats von Buenos Aires nach Rio de Janeiro flog. 1927 flog die „Atlantico“ am Neujahrstag mit dem brasilianischen Verkehrsminister Victor Konder von Rio nach Florianopolis. Ein Flug, der später offiziell als „Beginn der Verkehrsflucht in Brasilien“ bezeichnet wurde.

Am 7. Mai 1927 erfolgte die Gründung der VARIQ (Empresa de Viacao Aerea Rio Grandense). Das Condor Syndikat, der größte Aktionär, stellte dafür das Flugboot „Atlantico“ mit Besatzung zur Verfügung. Von nun an verteilte das Condor Syndikat halbmilitärische, in Deutschland hergestellte Flugpostmarken an seine Agenten.

Und am 1. Dezember 1927 gründete die Lufthansa in Rio de Janeiro die „Syndicato Condor Ltda.“ als brasilianische Luftverkehrsgesellschaft, nachdem das alte Condor Syndikat seine Tätigkeiten eingestellt hatte.

Von März bis Oktober 1932 unternahm das Luftschiff „Graf Zeppelin“ neun Atlantikfahrten. Die Postlaufzeit zwischen Deutschland und Brasilien wurde so auf vier, zwischen Deutschland und Chile auf acht Tage verkürzt.

Nur dreieinhalb Tage bis Buenos Aires

Im gleichen Jahr chartete die Lufthansa vom Norddeutschen Lloyd den Dampfer „Westfalen“, der schrittweise als schwimmender Flugstützpunkt für den Südatlantik ausgebaut wurde.

Er erhielt eine von Heinkel entwickelte Großflugzeug-Schleuderanlage für den Abschluß von Fluggewichten bis zu 14 Tonnen, einen Heckkran und ein Schleppseil.

So gelang der erste planmäßige Flug von Deutschland nach Südamerika und damit der erste planmäßige Transozeanflug der Welt am 3. Februar 1934 über Berlin, Stuttgart, Sevilla, Bathurst in Britisch-Gambia, Natal, Rio nach Buenos Aires.

Der 11 369 Kilometer lange Flug dauerte damals noch fünf Tage. Der anfängliche 14tägige Dienst aber wurde bald zur wöchentlichen Verbindung. Die Lufthansa setzte hierfür weiterentwickelte 10-Tonnen-Wale und ein zweites Katapultschiff, die „Schwabensland“, ein. Während die „Schwabensland“ als schwimmender

Stützpunkt in der Mündung des Gambia-Flusses vor der westafrikanischen Küste lag, kreuzte die „Westfalen“ in der Nähe der dem brasilianischen Festland vorgelagerten Insel Fernando Noronha.

Auf der Südatlantik-Strecke wurde ab 1935 auch nachts geflogen. Dadurch verkürzte sich die Postlaufzeit zwischen Deutschland und Rio de Janeiro auf drei, zwischen Deutschland und Buenos Aires auf dreieinhalb Tage.

Am 6. Oktober 1935 eröffnete die Syndicato Condor Ltda. als letzten Streckenabschnitt der großen Südatlantik-Route die Strecke Buenos Aires-Mendoza-Santiago de Chile, die sie in den beiden folgenden Jahren einmal wöchentlich befrag - mit Post und Passagieren.

Nach fünf Stunden Flug über die eintägige argentinische Pampa erreichte die Ju 52 die argentinische Provinzhauptstadt Mendoza, von wo in der Ferne schon die schneebedeckten Spitzen der Anden sichtbar sind. Der Weg bis Santiago war von hier nicht mehr weit. Doch die relativ kurze Strecke, die die Maschine nun vor sich hatte, war in diesen Jahren die höchste Flugstrecke der Welt - mit allen dazugehörigen Gefahren.

Andenflieger - das Wort hatte einen besonderen Klang in der Fliegerwelt. Und auch die Fliegerste kannten natürlich die Geschichten der tollkühnen Flieger, der Gymnich, Roland und Führer.

Fritz Führer, Flugkapitän bei der Syndicato Condor Ltda., ein in Fliegerkreisen international bekannter Mann, ist damals einige hundertmal

über die Anden geflogen. Bei einem nächtlichen Gewitter hatte er einmal von Santiago aus zweimal Anlauf zur Anden-Überquerung genommen. Beide Male indessen mußte er umkehren. Er landete in Santiago, ließ die Passagiere aussteigen und startete erneut. Beim dritten Versuch endlich kam er über die Bergbarriere - mit Europapost für die Lufthansa-Flugboote im brasilianischen Natal.

Kurz vor Kriegsbeginn der erste Nonstop-Flug

Die Ju 52 war damals das sicherste Flugzeug. Einzig und allein die Dienstgipfelhöhe der unverwundlichen Maschine entsprach nicht den Anforderungen, die ein Gebirge wie die Anden an sie stellten.

Nur zwei Jahre später waren Junkers-Maschinen verfügbar, die von der Syndicato Condor speziell für die Andenstrecke bestellt worden waren. Bis dahin aber flogen die Pioniere mühsam so niedrig wie möglich durch Täler und über Pässe, links und rechts die Sechstausender. Als Navigationsunterstützung nahm die Gesellschaft Rundfunktaster in Argentinien und in Chile unter Vertrag.

Sie ließen - zu Peitzwecken - ihr Programm auch außerhalb der normalen Sendezeiten ablaufen. Außerdem errichtete Condor einen eigenen Peilsender mitten in der Einsamkeit der Anden: Auf dem Cristo-Redemptor-Paß.

1937 gründet Fritz Hammer, der Pionier der kolumbianischen Luft-



fahrt, auch in Ecuador ein Unternehmen: die „Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aereos“ (SEDTA). Und im Juni 1939 gelang einer für die Syndicato Condor bestimmten Focke-Wulf Fw 200 „Condor“ als erstes Landflugzeug der Lufthansa die Nonstop-Überquerung des Südatlantiks. Neun Stunden und 47 Minuten bedeutete damals Rekord auf der Ozeanstrecke vom westafrikanischen Bathurst zur nordostbrasilianischen Stadt Natal.

Nur zwei Jahrzehnte lagen zwischen der SCADTA-Gründung in Barranquilla und der ersten Südatlantiküberquerung eines Landflugzeugs in damaliger Rekordzeit. Zwanzig Jahre geduldiger und abenteuerlicher Pionierarbeit, denn die Erschließung Mittel- und Südamerikas waren ein Vorstoß in fliegerisches Neuland.

Ende der 30er Jahre war ein gut funktionierendes Luftpostsystem zwischen Südamerika und Deutschland geschaffen, das alle wichtigen Länder Lateinamerikas mit den Metropolen Europas verband. Mit jedem Flug wurden rund 100 000 Luftpostbriefe transportiert. Eine rasche Entwicklung, die der Zweite Weltkrieg jäh unterbrach.

ANZEIGE

Patenstädte der Lufthansa-Flotte gratulieren

Augsburg 	Bamberg 	Bayreuth 	Braunschweig 	Coburg 	Erlangen
Esslingen am Neckar 	Friedrichshafen 	Fürth 	Göttingen 	Idar-Oberstein 	Ingolstadt
Kaiserslautern 	Karlsruhe 	Kempten (Allgäu) 	Kiel 	Koblenz 	Kronberg im Taunus
Lübeck 	Mainz 	Osnabrück 	Paderborn 	Rothenburg ob der Tauber 	Würzburg

Der Regionalluftverkehr hat auch heute wieder die große Chance, Europa kleiner zu machen

Von PETER C. ORLOVIUS

Sechzig Jahre. Welch kurze Zeit, welche gewaltige Entwicklung im Weltluftverkehr. Auf eine Formel zu bringen (in Anlehnung an das olympische Motto): Immer größer, immer schneller, immer weiter - die Flugzeuge und das Streckennetz. Die Technik hat, global betrachtet, einen Höhepunkt erreicht, das weltweite Netz ist, ebenso global ausgedrückt, arrondiert.

Die Beantwortung der naheliegenden Frage: Was nun? ergibt sich, so paradox das klingen mag, aus dem Blick zurück zu den Anfängen. Was damals in Europa und Deutschland der Nukleus der kommenden Entwicklung zum großen Ganzen war, ist heute ein neuer Trieb mit nahezu identischen Erbanlagen. Der Name: Regionalluftverkehr. Ein Luftverkehr, der neue Strecken erschließt oder auf bestehenden Strecken das Angebot zeitlich ergänzt - dies zur vollständigen Erläuterung des in diesem Zusammenhang aus gebräuchlichen Begriffes des Ergänzungsverkehrs. Ein Blick auf den Lufttransport-Plan des Jahres 1926 fordert einen Vergleich mit dem aktuellen Angebot des wachsenden Marktsegmentes eines „flächendeckenden, zeitsparenden Regional- und Ergänzungsverkehrs“ geradezu heraus.

Da zog sich ein dichtgewebtes Streckennetz von Flensburg bis München, von Krefeld bis Braunschweig, reproduziert allein auf das Gebiet der heutigen Bundesrepublik, ohne die vielen Namen in Schlesien, Pommern und Ostpreußen, in Thüringen und Sachsen. Da wurden noch nach Plan bedient Darmstadt, Mannheim und Karlsruhe, Gießen, Pflanz und Villingen - Zielorte, die heute in den Überlegungen selbst der größten Optimisten des „kleinen“ Linienluftverkehrs nicht vorkommen. Damals waren sie Schwerpunkte des aufblühenden Luftverkehrs. Grenzüberschreitend waren unter anderem Kopenhagen und Gothenburg im Norden, London, Paris und Amsterdam im Westen, sowie Genf, Zürich und Wien im Süden Endpunkte des internationalen Angebots - so, wie sie fast dekungslos, vermehrt durch einige andere, im Streckennetz der DLT im Jahre 1986 erscheinen.

Aus heutiger Sicht war das reimspriger Regionalluftverkehr - von der

Reichshauptstadt Berlin zu den Regionen des Landes und seiner unmittelbaren europäischen Nachbarn.

Wenn man die in den ersten Jahren eingesetzten Flugzeugtypen, im Verkehr auf Hauptstrecken wohlgeordnet, mit den heute im Regionalluftverkehr gebräuchlichen modernen Turboprops vergleicht, dann wird einem besonders deutlich, wie schnelllebig die Zeit in der Verkehrsflucht ist. Die Ju 52, der „Eit“ einer ganzen Flugzeug-Generation und heutzutage wieder empatisch gefeiert, war 245 km/h schnell und beförderte ganze 15 Passagiere auf Strecken bis zu 1000 Kilometern.

Heute stehen wir in Deutschland an der Schwelle des Einsatzes von Turboprop-Flugzeugen modernster Technologie, wie sie die DLT mit der Embraer 120 und Fokker 50 bestellbar hat. Druckkabine ist schon selbstverständlich. Mit bis zu 50 Sitzen, mehr als 500 km/h schnell, Reichweiten bis zu 1700 Kilometer und Dienstgipfelhöhen, die senerzeit weltweit rekordverdächtig waren, werden diese Flugzeuge im Regionalluftverkehr eine ganz gesehene Selbstverständlichkeit sein.

Vickers Viscount - immer noch legendär

Auch sei daran erinnert, daß die neue Lufthansa 1956 den Verkehr mit 4-sitzigen Kolbenmotor-Flugzeugen (Convair 340) aufnahm und die Ende der fünfziger Jahre in Dienst gestellte legendäre Vickers Viscount, hochgelobt von Passagieren und Fliegenautisten, ein Turboprop-Flugzeug war, ausgerüstet mit jenen Rolls Royce Dart-Turbinen, die auch heute zum Antrieb der bewährten 4-sitzigen ES 748 bei DLT im innerdeutschen und europäischen Regional- und Ergänzungsflugverkehr genutzt werden.

Nun wäre es Spiegelfechtere, den jet nicht als das Nonplusultra des „großen“ internationalen Luftverkehrs unserer Zeit anzuerkennen - IBI man dabei einmal die Entwicklung neuartiger Propeller-Antriebe außer acht.

Aber wie jedes Ding zwei Seiten hat, so ist in jedem großen Fortschritt auch ein Nachteil verborgen. Der Zug zum immer größeren Jet hat zwangsläufig zur Ausdünnung der Ange-

bots-Frequenzen geführt und die Zahl jener Zielorte wachen lassen, die mit dem kleinsten „Linien-Jet“ (der etwa 100 Sitze hat) wirtschaftlich nicht mehr zu bedienen sind - von der Aufnahme bisher nicht angeführter kleinerer Flughäfen in den „Regionen“ in die Planung der nationalen Gesellschaften ganz zu schweigen.

Das war - und ist - ein Ansatzpunkt für den Regionalluftverkehr. Wenn die Schere zwischen dem Angebot - der „Flag carrier“ - und bedürfnisorientierter Nachfrage - des Passagiers - immer weiter auseinanderklafft, dann widersprüche es jeder verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Vernunft, dieses offensichtliche Potential brachliegen zu lassen. Eine Herausforderung für die größeren und kleineren Gesellschaften des Regionalluftverkehrs. Sich ihr zu stellen, wird mit den adäquaten Mitteln, dem richtigen Fluggerät und dem passenden Streckennetz Erfolg bringen - bei DLT schon abzulesen an einem Aufkommen von beinahe 500 000 Passagieren im Jahre 1985.

Diese an aktueller Bedürfnisbedürfnis bedingte System orientierte Verkehrsbedingung wird aber erst ein Anfang sein auf dem Wege zu einem neuen Marktsegment des europäischen Luftverkehrs, der Verknüpfung nachbarstaatlicher Regionen.

Bedeutende Wirtschaftszentren liegen heute noch abseits der Hauptverkehrsströme des internationalen Luftverkehrs. Sie sind auf dem Luftwege entweder gar nicht oder nur durch zeitraubendes Umsteigen zu erreichen. Auch dieser Markt wäre weit offen, wäre er nicht, ein weiteres Paradoxon, durch staatliche, gesetzliche, verkrustete Reglementierungen über weite Strecken ziemlich geschlossen.

Die Diskussionen auf der europäischen Bühne, unter anderen in den EG-Memoranden zur Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs, haben das Thema auf den Weg gebracht. Veränderungsbedürftig ist noch manches. In der Praxis sollten diese Überlegungen zu mehr Flexibilität beim Markteintritt führen.

Einzig die Bundesregierung und Großbritannien haben bislang die Initiative ergriffen und mit einem jüngst geschlossenen Abkommen

den Weg zur Aufnahme neuer Strecken im Interesse der Passagiere bereitet.

Sichtbares Ergebnis für den Luftverkehr der Bundesrepublik: Die DLT wird vom Sommerflugplan 1986 an bisher vernachlässigte Verbindungen mit Zielen in der englischen „Provinz“ herstellen - mit Birmingham, Bristol und Glasgow, im Non-stop-Flug von Düsseldorf, zeitsparend, ohne Umsteigen auf überlasteten Zentralflyghäfen.

Frankreich und Italien auf der Wunschliste

Mit neuen, den Bedürfnissen dieses Verkehrs entsprechenden, modernen und schnellen Turboprop-Flugzeugen des Typs Embraer 120. Weitere Ziele auf der britischen Insel und in anderen Ländern Europas werden folgen.

Auch Zielorte in Frankreich und in Italien stehen auf der Wunschliste der Passagiere und der DLT. Hier allerdings gelten bisher auch für Flugzeuge kleinerer Kapazität noch die starren Regularien der „Bilateralen Luftverkehrsvereinbarungen“. Mit Geduld und Zielstrebigkeit wird eines Tages aber auch in diesen Ländern eine Änderung eintreten.

Dies ist der gedankliche Brückenschlag zum 6. Januar 1928: Damals machten sich die Gründer der Lufthansa auf den Weg, in Europa künstliche und natürliche Grenzen mit dem Flugzeug überwinden zu helfen. Jetzt, nach sechzig Jahren, hat der Luftverkehr erneut die Chance, unter ganz anderen Voraussetzungen und unter ungleich günstigeren technischen, wirtschaftlichen und (hoffentlich) politischen Bedingungen Europa kleiner zu machen - mit dem Regionalluftverkehr.

Und noch etwas sollte zu denken geben. Die Lufthansa entstand damals aus dem Zusammenschluß verschiedener kleinerer, unterschiedlich ausgestatteter und getrennt operierender Gesellschaften. Erfolgreich wurden sie erst unter einem Dach. Nimmt der Regionalluftverkehr von morgen den gleichen Weg?

Peter C. Orlovius ist Geschäftsführer der DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH, Frankfurt.



Charmante Stewardessen bieten ein breites Sortiment zollfreier Waren an, das mit dem der Anfangsjahre kolonialer Ähnlichkeit mehr hat.



Premierenfilme haben noch Seltenheitswert

Die fünf Mitglieder der „Gruppe Bordunterhaltung“ der Deutschen Lufthansa (DLH) haben einen dringlichen Wunsch: Lufthansa-Bordkinos sollen „nicht länger Stiefkinder der Filmindustrie“ bleiben. Konkret: Premierenfilme auch über den Wolken - zeitgleich mit den Lichtspieltheatern der Großstädte. Die New Yorker Firma Inflight Motion Pictures würde dem Wunsch gerne entsprechen. Sie nämlich ist weltweit zuständig für den Verleih der Streifen. Die Filmindustrie indes spielt (noch) nicht mit.

Die Regel bestätigen Ausnahmen: Mit der „Reise nach Indien“ und „Amadeus“ lag die Lufthansa im vergangenen Jahr ziemlich dicht an deren Startterminen. Ein knappes Jahr zuvor konnten die Passagiere feststellen, wann die zeitgleich am Boden und bei der LH angelieferte „Unendliche Geschichte“ zu Ende war: Kurz vor Chicago, Rio, oder Anchorage, und 1982 schließlich kam Henry Fondas „Goldener See“ sofort auch in das Kino über den Wolken.

Pornos, Problemstreifen und Gewaltfilme scheiden bei der drei- bis viermal jährlich in New York stattfindenden Programmauswahl aus. Allerdings sind die Grenzen weit gezogen: Auf vielen Interkontinentalflügen um die Weihnachtszeit konnten die Fluggäste im Streifen „Der einzige Zeuge“ einen in einer Bahnhofskolonne dargebotenen, überaus realistisch dargestellten Leinwand-Mord betrachten.

Mangels greifbarer Premierenfilme griff Lufthansa im Rahmen ihres sechswöchigen Filmwechsels auch auf Klassiker der Filmgeschichte wie „Der dritte Mann“ zurück - nach Japan wie immer auch in japanischer Synchronisation. (WR)

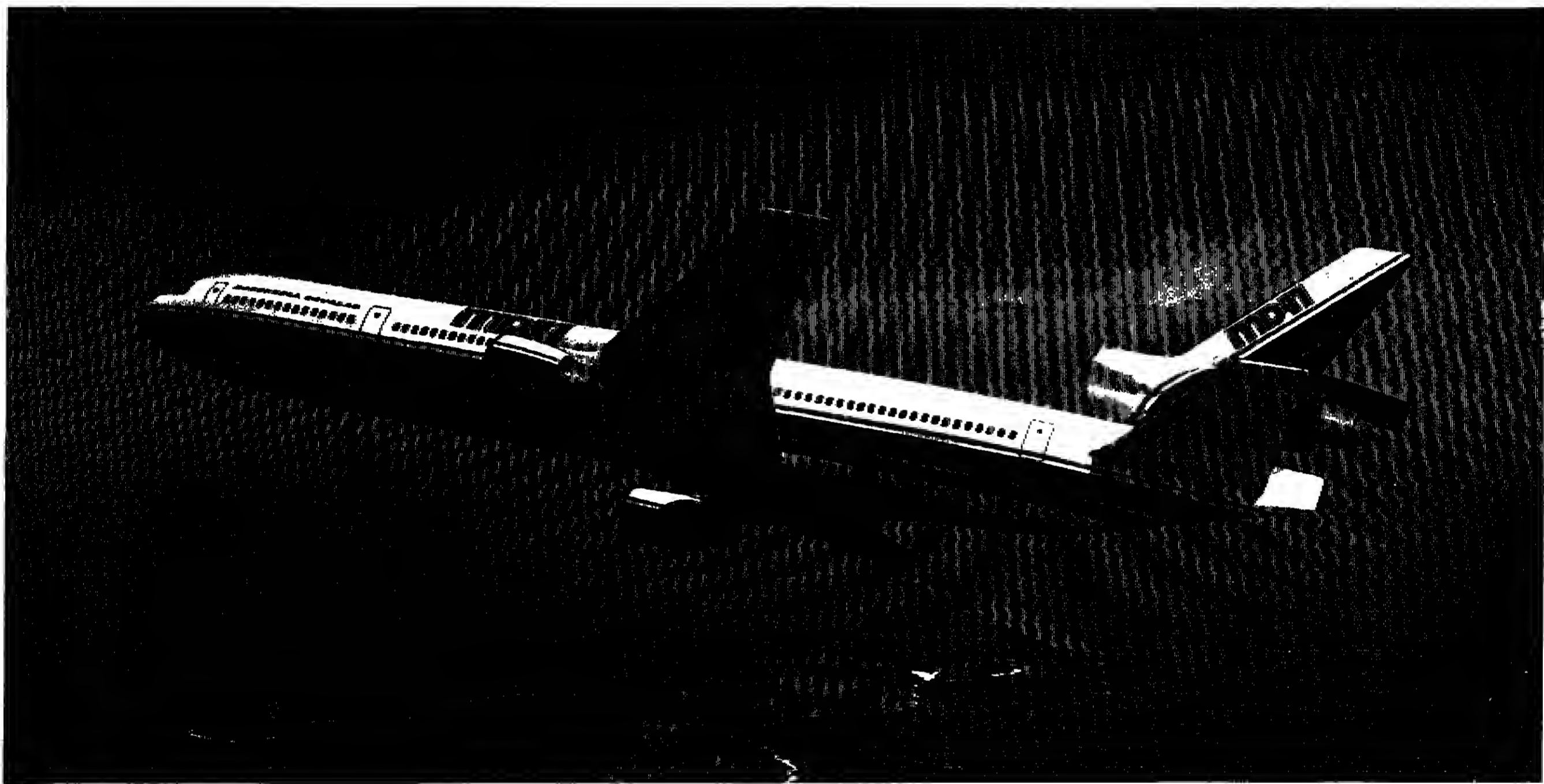
Über den Wolken beginnt der große Duft von Duty-Free

Die Geschichte des Verkaufs von zollfreien Waren an Bord von Lufthansa-Flügen beginnt erst mit der „neuen“ Lufthansa im Jahre 1955. Jedesmal, wenn eine LH-Maschine vom Typ Super-Constellation in Richtung Nordatlantik abhob, war ein kleines Sortiment an zollfreien Waren an Bord, insbesondere amerikanische Zigaretten, die in Deutschland kaum erhältlich waren. Mit Beginn des Jet-Zeitalters 1960 kamen dann auch Spirituosen und Parfüme zum Angebot hinzu.

Heute hat sich der gesamte Handel mit Duty-Free-Artikeln zu einem Geschäft mit einer beachtlichen Größenordnung entwickelt. Für die Flughäfen sind die Duty Free Shops zu einer wichtigen Einnahmequelle geworden. Duty Free Shops und Airlines wetteifern, die besten Marken zu günstigen Preisen anzubieten. Heute kann der Passagier bei LH auf allen interkontinentalen und auf längeren

Flügen in Europa aus einem Sortiment internationaler Marken wählen. Die Bandbreite der etwa 50 verschiedenen Artikel reicht von Spirituosen/Zigaretten über Kinderspielzeug bis hin zu Luxusaccessoires und Geschenkartikeln. Etwa zwei Drittel des Umsatzes werden mit Geschenk-artikeln und Parfüms gemacht. Dabei ist die LH bemüht, einen Preis anzubieten, der etwa 15 bis 20 Prozent unter dem Inlandpreis liegt.

Mittelfristig kann davon ausgegangen werden, daß sich das heutige „Duty Free Shopping“ in Richtung „Convenience Shopping“ bewegen wird: Für den Kunden wird nicht mehr so sehr das Moment der Steuerersparnis im Vordergrund stehen, sondern daß ihm bei seiner Reise das richtige Angebot zur richtigen Zeit verfügbar gemacht wird. Diese Tendenz wird gestützt durch den überproportionalen Bedarf an Geschenkartikeln. UDO WOLF



Das neue dreimotorige Erfolgsmodell: die MD-11

Was unter dem Strich herankommt - und die Erhöhung der Nettogewinne - ist für jede Fluggesellschaft von großer Bedeutung. Mit diesem Ziel im Auge haben wir die flexible, treibstoffsparende MD-11 gebaut.

Ihre Kosten pro Sitzmeile werden erheblich niedriger sein als die der 767 und die Betriebskosten bei vergleichbaren Kosten pro Sitzmeile um 35% unter denen der 747 liegen.

Sie wird eine größere Nutzlastkapazität aufweisen als die beiden anderen Flugzeuge - und, nachdem das Passagiergepäck verstaute ist, immer noch 57% mehr Frachtkapazität haben als die 747.

Ein Vergleich mit unserer DC-10-30 soll die Größe und die Möglichkeiten der MD-11 deutlich machen: Der Rumpf der MD-11 wird 6,7 m länger sein, sie wird bequem Platz für 54

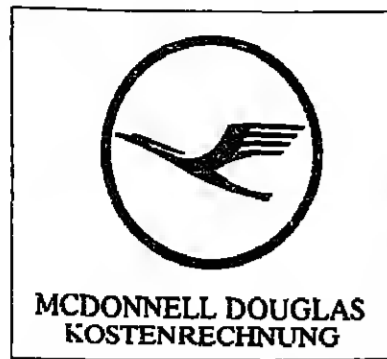
Passagiere mehr bieten (das sind insgesamt 331 bei gemischten Klassen), sie wird mit einem neuen, sparsamen Motor ausgestattet sein, und ihre Reichweite wird auf über 6000 Seemeilen erhöht.

Auch bei den Besatzungsräumen gibt es zahlreiche Neuerungen. Das Flugesitzsystem, der CRT-Bildschirm, der digitale Flugregler - alles auf dem neuesten Stand der Technik. Besonders wichtig aber ist, daß durch die Automatisierung der Aufgaben der Bordmechaniker nur noch zwei Besatzungsmitglieder im Cockpit erforderlich sind, wodurch die Betriebskosten noch weiter gesenkt werden.

Das Innere der Hauptkabine ist ebenfalls umgebaut worden und bietet viele Fixpunkte für die Passagiere. Die Reisenden finden überall größere Gepäckablagen und neue Ablagen über den Sitzen im Mittelteil.

Die neue MD-11. Sie verbindet moderne Technologie mit bewährter Zuverlässigkeit.

MCDONNELL DOUGLAS



Von FRIEDRICH HÖLZER und THOMAS BIERMANN

Die „Luft-Ehe“ begann mit einer Zweimotorigen

Die Deutsche Lufthansa und der amerikanische Flugzeughersteller McDonnell Douglas arbeiten seit Mitte der dreißiger Jahre zusammen. Die Verbindung begann 1936, als eine zweimotorige Transportmaschine von Douglas von der Lufthansa erworben wurde.

Als die Lufthansa im Jahre 1955 wieder begann, kaufte sie drei DC 3-Maschinen, die bis 1960 im Frachtverkehr eingesetzt wurden. Es dauerte dann wieder zehn Jahre, bis die Lufthansa erneut mit dem Flugzeughersteller in Long Beach in Kalifornien in Verbindung trat.

Zusätzlich zu diesen direkt von der Lufthansa verwendeten DC 10-Maschinen setzt das Tochterunternehmen Condor Flugdienst drei DC 10-Flugzeuge ein. Auch ein dritter Bereich der Lufthansa, die German Cargo Services GmbH, nutzt Flugzeuge von Douglas auf ihren Frachtlängen.

Der Auftrag der Lufthansa (LH) erfordert sowohl einen hohen Kapitaleinsatz als auch hohe Personalkosten. Im Betriebsvermögen schlagen die Anschaffungskosten für Flugzeuge und deren Wartungs- und Überholungsarbeiten zu Buche.

Kostenart Personal

Dominierend sind mit 27,2 Prozent die Personalkosten. Ihnen lag 1984 folgende Personalstruktur zugrunde: Außenorganisation - 34,4 Prozent

Lufthansa-Heimatstandort ist ein Land mit überdurchschnittlichen Personalkosten und damit verbundenen Sozialabgaben. Die Anpassung des Mitarbeiterstands an Schwankungen des Absatzvolumens wie in den USA ist kaum möglich.

Kostenart Treibstoff

Von 1973 bis 1984 stiegen die Treibstoffkosten um 740,5 Prozent von 205 Millionen auf 1723 Millionen Mark. Die Produktion in angebotenen Tonnenkilometern stieg im gleichen Zeitraum nur um 123 Prozent.

Bei der Kostenrechnung des Flugbetriebs dominieren die Ausgaben für das Personal

ein deutlicher Erfolg der treibstoffsparenden Maßnahmen. Dennoch bleibt ein hoher Grad der Abhängigkeit des Unternehmens von den Entwicklungen am Rohölmarkt bestehen.

Kostenart Wege

Bei den Fremdleistungen sind vorrangig die Wegekosten relevant, wie Flugsicherungen, Lande- und Abfertigungsgebühren. Die Flugsicherungsgebühren, also die Entgelte für die Luftraumkontrolle, haben in den letzten zehn Jahren ebenso starke Erhöhungen erfahren wie die Treibstoffpreise.

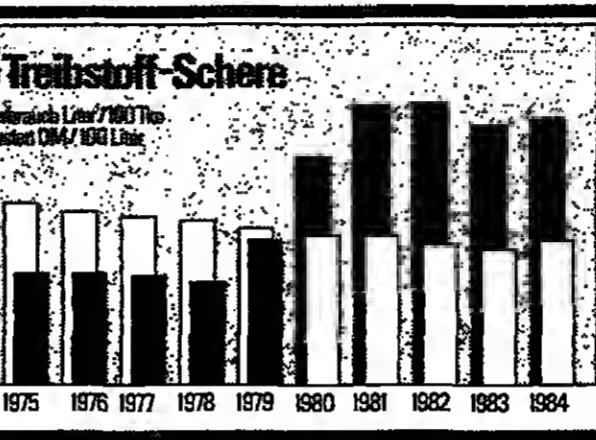
Die bei der Lufthansa insgesamt anfallenden Flugsicherungsgebühren (1984 allein über 202 Millionen Mark) entstehen heute zu rund 70 Prozent im besonders teuren Eurocontrol-Bereich, wo allerdings auch die Vollkostendeckung der Wegesicherung durch die Luftverkehrsunternehmen mittlerweile erreicht ist.

Kostenart Kapital

Bei den Kapitalkosten schlagen vor allem die hohen Anschaffungskosten für Flugzeuge zu Buche. Für das kleinste Flugzeug der Lufthansa, die Boeing 737-200, sind heute rund 50 Millionen Mark zu bezahlen.

737- und 747-Flotte, wurden in konjunkturellen Schwächephasen vorgenommen, wenn die meisten Konkurrenzgesellschaften Kapazität abzubauen versuchten und die Flugzeugpreise nach unten tendierten.

Die hohen Anschaffungskosten schlagen sich im jährlichen Betrieb in Abschreibung und Zinsen nieder. Die Lufthansa schreibt das Fluggerät kalkulatorisch über 14 Jahre ab, jedes Jahr wird 1/14 der Investitionssumme als Wertverzehr in die Kostenrechnung eingestellt.



Allein für den Inlandverkehr beschäftigt Lufthansa jährlich eine halbe Million Tonnen Kerosin. Angesichts des enormen Anteils der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten ist die deutliche Senkung des Verbrauchs pro Tonnenkilometer eine erhebliche betriebswirtschaftliche Leistung.

Der Block der Kapitalkosten konnte in seiner relativen Bedeutung trotz dem bisher stabilgebliebenen. Die Tendenz zu immer höheren Einkaufspreisen konnte durch die Lufthansa-Einkaufspolitik teilweise neutralisiert werden.

Der Block der Kapitalkosten konnte in seiner relativen Bedeutung trotz dem bisher stabilgeblieben. Die Tendenz zu immer höheren Einkaufspreisen konnte durch die Lufthansa-Einkaufspolitik teilweise neutralisiert werden.

Für das Ende der 80er Jahre indes zeichnet sich ab, daß die Nachfolgemuster der Boeing 727 und Douglas

den Expertenstäben für Verkehrspolitik, Strategische Konzernentwicklung, Organisation, Beteiligungen, Revision, Public Relations und das Justiziariat.

Die Kostenträgerrechnung

Die größte einzelne Kostenstelle ist die Außenorganisation für Verkauf und Verkehrsbetrieb. Das weltweite Verkaufsaufwand der Lufthansa, mehr als 200 eigene Verkaufsaußenstellen, ist wichtig für die erfolgreiche Vermarktung.



Die Problematik des Dienstleistungsbereiches ist die Gleichzeitigkeit von Produktion und Verbrauch der Leistung. Das Produkt ist nicht lagerfähig, leere Sitze und nicht ausgelasteter Frachtraum auf einem Flug sind unwiederbringlich verloren.

Die Lufthansa-Verwaltung umfaßt die Flugschein- und Frachtbriefrechnung, die Buchhaltung, das Personalwesen, die Planung und Steuerung, die zentralen EDV-Einrichtungen und die Geschäftsleitung mit ih-

CAMBODUNUM
Kempton im Allgäu
Stad im Mittelpunkt
mit den besten Voraussetzungen zum Leben und Arbeiten, wo andere Ferien machen.

Partner gesucht: Industriepark URSULASRIED

WIR ORGANISIEREN SIE KONFERIEREN
ARABELLA HOTELS
Konferieren mit Niveau - präsentieren mit den Möglichkeiten modernster Technik. Seit Jahren wissen Gäste aus aller Welt die vielfältigen Möglichkeiten unseres Konferenz-Angebotes zu schätzen.

Als Taufpate der Lufthansa Boeing 737 D-ABMC „Norderstedt“ wünschen wir der Deutschen Lufthansa AG zu ihrem 60-jährigen Bestehen weiterhin erfolgreiche Flüge und „Happy Landings“.
Die Stadt Norderstedt, mit ihren 67.000 Einwohnern fünftgrößte Stadt in Schleswig-Holstein, ist am 9. Oktober 1985 in die Reihe der Taufpaten für Lufthansa-Maschinen aufgenommen.

365 TAGE KENIA!



SERENA LODGES UND HOTELS:
Stadt: Nairobi Serena
Strand: Serena Beach Mombasa
Safari: Amboseli Serena Lodge, Mara Serena Lodge und Samburu River Lodge
Zuverlässige Partner für die richtige Urlaubsmischung. Und die ideale Lösung für Incentive-Reisen.

Serena, die Lufthansa-Hotels in Kenia, werden angeboten von airtours, Touropa und anderen Reiseveranstaltern. Fragen Sie Ihr Reisebüro.

„Warte nicht auf Luftkrankheit“

Löse Deinen Flugschein so früh wie möglich, denn Du darfst nicht vergessen, daß das Fassungsvermögen der Verkehrsflugzeuge selten mehr als acht bis zehn Passagiere übersteigt. (Jedes Reisebüro übernimmt die Platzbelegung.)



1927: Jubiläumspokal für die Besatzung nach 100 000 Flugkilometern.

„Flugblattabwurf nur durch Personal“

Im Abgangshafen hat sich der Flugzeugführer so rechtzeitig einzufinden, daß er sich noch vor der festgesetzten Startzeit persönlich von dem lufttüchtigen Zustand seines Flugzeuges überzeugen kann.

gefliegen werden, weil der Kompaß sonst entweder nicht genügend rasch der Drehung des Flugzeuges folgt oder sogar entgegengesetzt dreht.



FLUGGAST-HINWEISE PILOTEN-INFORMATION CHRONIK

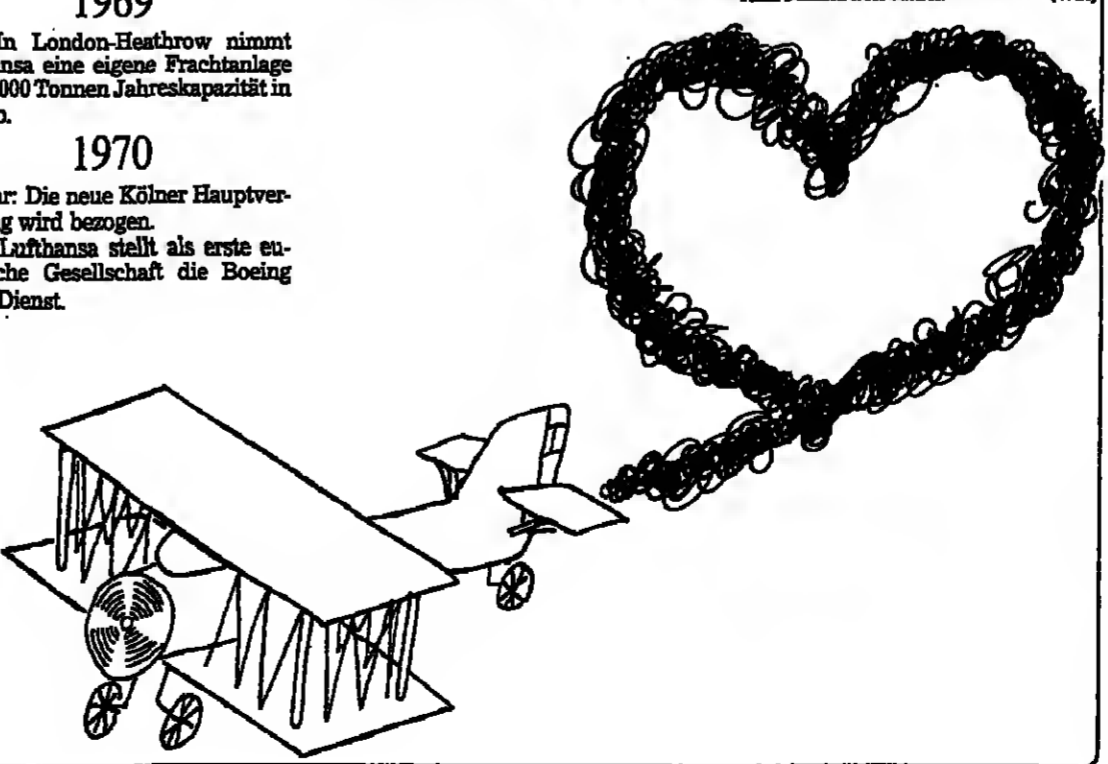
WELT REPORT 80 JAHRE DEUTSCHE LUFTHANSA. Verantwortlich für Inhalt und Redaktion: Gerd Brüggemann, Heinz Kluge-Lübke, Torsten W. Krauel, Bonn.

60 Jahre Deutsche Lufthansa - Eine Chronik

- 1923: In Berlin wird die „Deutscher Aero Lloyd AG“ gegründet. Das Gründungskapital halten je zur Hälfte die Aero-Union AG (Holdinggesellschaft der Deutschen Luftfreizeiter) und die Lloyd Flugdienst GmbH.
1924: August: In Berlin wird die Junkers Luftverkehr AG gegründet.
1926: 6.1.: Mit der Fusion „Deutscher Aero Lloyd AG“ und „Junkers-Luftverkehr AG“ entsteht die „Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft“ mit einem vorläufigen Kapital von 50 000 Reichsmark.

Geburtsort: D-ABOB; Name: Lufthansa

Barbara L. Herzog ist an einem merkwürdigen Geburtsort zur Welt gekommen: 49 Grad 35 Minuten nördlicher Länge, 64 Grad 40 Sekunden westlicher Breite. Des Rätsels Lösung um die heute 20jährige, stipendiengestützte Mathematikstudentin steckt im Namen.



ZU GUTER LETZT

Das gab es bei der Luft Hansa anno dazumal - auf die Notizen für Wünsche oder Kritik schrieb ein Fluggast: „Wir waren zehn Minuten zu früh da. Könnte in solchen Fällen nicht für die restliche Flugzeit ein kleiner Rundflug angeschlossen werden? Der Führer könnte sich ja vor Ankunft am Ziel mit den Fluggästen darüber einigen.“ Der Wunsch wird nicht ganz in dieser Gestalt, nach fünfzig Jahren verwirklicht: Im Bordkino zeigt Lufthansa demnächst Filme über ihre Zielorte.



Hoch soll sie leben.

In diesem Jahr feiert die Lufthansa ihren 60. Geburtstag.
Boeing gratuliert. Denn wir sind stolz darauf, daß unser Name Jahr für Jahr
eng mit dem großen Versprechen der Lufthansa verbunden ist:
ihre Passagiere stets mit dem absolut besten Service zu verwöhnen.

BOEING
Verbindet Menschen miteinander.